

jeg, uagtet jeg er Repræsentant for denne By, ikke kan undlade at anbefale denne Sag, idet jeg indser, at denne Byes Krav paa at komme med i Betragtning er saa indlysende og retfærdigt, at det bør tages til Følge. Gbeltoft hører vel til Landets mindre Byer, men dets Handel er ikke saa ganske ubetydelig, og den har navnlig i de sidste 2 à 3 Aar foretaget en Del Forbedringer dels ved Veienes Istandsættelse og Forbedring og dels ved Havnens Udbygning og Udvidelse med mere. En Del af disse Arbejder har allerede baaet Frugt, og andre ville ganske sikkert bringe Frugt i Fremtiden ved at tilføre Byen en større Handel, men disse lyse Udsigter til en bedre Fremtid, som Gbeltoft med Rette kan vente sig, kunne blive substændig stufede, hvis man nu anlægger en Bane i Nærheden af Gbeltoft, uden at denne By kommer i Forbindelse dermed. Det forholder sig nemlig saaledes, at de frugtbareste og bedste Egne, som handle paa Gbeltoft, ikke saameget ligge i Byens nærmeste Nærhed, som noget længere borte. Saaledes vil f. Ex. Sønder Herred, som Randers—Grenaa—Banen sandsynlig kommer til at gaa igjennem, naturligvis handle paa de Stationer eller de Byer, som Banen berører, istedetfor som tidligere paa Gbeltoft, og derved vil Gbeltoft maasse miste indtil Halvdelen af sin Handel. Dernæst er der Møls. Det er jo selvfølgelig, at Møls langt mere vil komme til at handle paa Aarhus, og hvorfor? Fordi Gbeltoft langt mindre vil være i Stand til at konkurrere med Hensyn til Prisene paa Landbrugsprodukterne, naar dens Handel paa Grund af Jernbanens Nærhed vinder borte, kort sagt ved at vedtage dette Lovforslag uden de af mig stillede Ændringsforslag eller uden paa anden Maade at bidrage til, at Gbeltoft kommer i Forbindelse med Banen, vil man ruinere Gbeltoft. Dette vil enhver, der har lokalt og sand Kjendskab til disse Forhold, indrømme, i alt Fald efter min Opfattelse. Der er meddelt Uvalgets Medlemmer saavel som en Del andre Medlemmer af Thinget Oplysning angaaende de Grunde, som talte særligt for, at Gbeltoft kom i Forbindelse med Banen, men desuagtet har som sagt Udvalget ikke fundet sig foranlediget til at gaa ind paa de Ændringsforslag, som jeg havde tilstillet det, og som gik ud paa, at Gbeltoft maatte blive sat i Forbindelse med Banen. Jeg har imidlertid det Haab, at det ærede Udvalg siden den Tid vil have haft bedre Leilighed til at sætte sig ind i Forholdene, og at det nu ved et nærmere Gjennemsyn af mine Ændringsforslag vil være kommen til den Erkendelse, at de dog nok egne sig til Vedtagelse, hvorfor jeg ogsaa haaber, at den ærede Ordfører, naar han næste Gang faar Ordet, vil give mine Ændringsforslag en bedre Anbefaling til det høie Thing. — Jeg skal nu tillade mig at fremdrage nogle Udtalelser fra Gbeltoft Byraad. Det bemærkes deri — hvad jeg jo allerede nu har udtalt som

min personlige Mening om disse Forhold — at Gbeltoft vil gaa sin Ruin i Møde, hvis denne Bane bliver anlagt, uden at Gbeltoft kommer i Forbindelse dermed. Dernæst siger det, at Gbeltoft Havn er langt fortrinligere end Grenaa Havn, idet den fornylig med en Beføstning af 17,000 Rd. er sat i en saadan Stand, at den til enhver Tid kan anløbes af Skibe med 11 Fods Dybgaaende til en hvilken som helst Tid og under en hvilken som helst Storm, og fremdeles omtales det, at den stærkeste Indvending, som man har gjort mod Gbeltoft Havn, har været den, at den ikke var isfri saa lang en Tid af Aaret, som de Havne, med hvilke man nærmest har sammenlignet den, men herimod kan det med bestemte Fakta paavises, at Gbeltoft Havn har været aaben paa Tider, hvor hverken Aarhus eller Grenaa Havne have været det. Det udtales saaledes, at medens Aarhus Havn under den strenge Vinter 1870 var useilbar og tillagt med Is den 5te Februar, har Gbeltoft Havn været aaben den 10de og er først tillagt den 11te Februar, og der hentydes ogsaa til et Faktum af temmelig stor Betydning, nemlig dette, at den korteste Vej fra Sjælland til Skjælland vil være den over Gbeltoft. Det udtales nemlig, at der fra Gbeltoft til Næsbyhede er $7\frac{1}{2}$ Mil, hvorimod der fra Grenaa til Næsbyhede er $10\frac{1}{4}$ Mil, altsaa omtrent 3 Mile længere, og dette vil have særdeles stor Betydning, naar den nordvestsjællandske Jernbane til Kallundborg bliver færdig, hvilket, som bekendt, vil ske den 1ste Januar 1876, altsaa før eller i alt Fald samtidig med at disse Jernbaneanlæg skulle være færdige. Fremdeles udtales det med Hensyn til Grenaa Havn, at den efter alle Sagtyndiges Dom selv med en Beføstning af 150,000 Rd. som man forventes anvendt derpaa, ikke vil kunne afgive saa sikkert et Udflydningssted som Gbeltoft Havn. Er dette nu saa, hvilket jeg tror man nok i det Besættelige vil lade sig urolket, saa forekommer det mig, at dette ikke alene er i Gbeltoft By og Omegns Interesse, at en saadan Bane bliver anlagt; men det forekommer mig, at det i ligesaa høi Grad, ja maasse i endnu højere Grad maa være i selve Randers—Grenaa—Banens Interesse, og maa være af stor Betydning for den, at Gbeltoft kommer i Forbindelse dermed. Det vilde efter min Mening være meget uheldigt, om man vilde bygge Jernbanen fra Randers til Grenaa i det Haab, at naar man blot anvendte store Beføstninger paa Havnen ved Grenaa, saa skulde denne nok blive god, — naar man har en sikker Havn ved Gbeltoft; hvis man da ikke vilde tage Hensyn til det Sikke, men derimod slaa sig ind paa, at Grenaa Havn skal blive saa god som man kunde ønske sig, da det jo har vist sig, at dette er underkastet stærk Tvivl. Fastholder man dette, at det ligger i Randers—Grenaa—Banens egen Interesse, at Gbeltoft bliver sat i Forbindelse dermed, og fremdeles, at Gbeltoft—Banen har af