Bane og ikke har mindste Interesse af, at den bygges. Allefaa tvivler jeg ikke om, at Randers Amtsraad vil finde det ligefaa naturligt og retfærdigt at støtte den Bane, jeg taler for, som den anden. Hvad jeg i det Væsentlige har villet vise, er, at der ikke er Tale om Andet, end at den ærede Minister, naar han havde to fuldstændige Projekter i sit Lovforslag, havde den Fordel, at indenfor et vist Tidsrum kunde en af disse realiseres. Den ærede Minister har Begjæring om det ene af dem, og det er meget sandsynligt, at det andet vil komme; og vil den det, er det nyttigt for Staten, naar dets ogsaa findes Bemyndigelse med Hensyn til det, men kan det ikke komme, saa kan det realiseres, som der foreligger Begjæring om. Der ligger Begjæring om eet, men der kan komme om eet til, som er fuldstændiger og bedre end det, der nu er; kan det realiseres, bør Ministeren i Statens Interesse tage det; kan det ikke det, vil det andet alligevel staa, som det stod.

J. Nee: Det er meget smukt af den ærede sidste Taler (Mørk), at han tager sig saa ivrig af Landdistriktet i Randers Amt. Det er naturligvis langt mindre Aarhus, han tænker paa, end Landdistriktet i Randers Amt; han har jo hele Tiden kun talt om Landdistriktet. Imidlertid tror jeg dog, at Randers Amtsraad er en langt bedre Repræsentant for Anskuelserne i saa Henseende i Randers Amt end det ærede Medlem, og Randers Amtsraad har jo erklæret sig til Fordel for det foreliggende Lovforslag. Jeg skal forøvrigt henvise til, hvad den ærede Minister jo allerede har sagt, at hele Ideen til denne Jernbaneforbindelse er udgaaet fra de tvende Byer Randers og Grenaa og fra Landdistriktet derimellem. Det er en Plan, der allerede har været lagt for flere Aar siden, og hvorpaa der er anvendt betydelig Tid, meget Arbeide og store Bekostninger. Nu i den ellevte Time begynder man i Aarhus at faae Øinene op for denne Sag og finder, at der er meget Fortrinligt at vente, og at Foretagendet vil være overordentlig gavnligt for Landet; men man ønsker kun, at det bør være Aarhus, der skal have Fordelen af det, og ikke den By, der fra første Færd har været med at give Ideen. Saaledes foreligger Sagen. Der ligger aldeles ikke Noget for, som den høitærede Minister ogsaa har sagt om den anden Linie, men kun om den ene, som omtales i Lovforslaget. Hvad Landdistriktet angaar, saa maa jeg dog gjøre opmærksom paa, at hele dette Landdistrikt jo hører til Randers Amt, at Beboerne allerede af den Grund have mere Interesse i at komme til Randers end i at komme til nogen anden By der i Nærheden, men for Øvrigt har der allerede fra ældre Tid været en stadig og livlig Handelsforbindelse imellem hele dette Landdistrikt og Randers. Jeg anser det for meget beklageligt, at der nu saa sent kommer nye Forslag frem, der let kunne have til Følge, at det hele Foretagende, som man er saa langt fra egentlig at dadle i Aarhus, at man snarere synes at finde det altfor godt, let vil bringes til at strande ved al den Iver, man i Aarhus nu lægger for Dagen, efter Sigende, for Landdistriktets Skyld.

Mørk: Det ærede Medlem synes ikke at erindre, at Randers Amt gaar helt ind til Aarhus paa 1½ Mil nær, og at den Bane, jeg taler for, ligefaavel vil komme i Randers Amt for hele sit Hovedstræks Vedkommende som den, det ærede Medlem taler for.

Berg: Jeg tør ikke blande mig i den Strid, der er ført mellem de to ærede Medlemmer for Aarhus og Randers (Mørk og Nee). Jeg tager kun Ordet for at gjøre den Bemærkning, at det Ønske, at alle Parter kunne blive enige om at fastsætte Navnet „Thorsager" i Lovforslaget, thi saa antog jeg, at alle Parter ville være vel tilfredse, især naar Forslaget under Nr. 7 blev vedtaget. Jeg har kun bedet om Ordet for at gjøre en Bemærkning til Forslaget under Nr. 9, idet jeg for Øvrigt ikke skal omtale selve Lovforslaget. Naar man læser Forslaget under Nr. 9, kan man ikke fornuftigvis forstaa den Bemyndigelse, der derved gives Regjeringen, paa anden Maade, end at denne nok maa overtage Driften af disse private Baner, men selvfølgelig paa en saadan Maade, at Staten faar sine Driftsudgifter dækkede forlods af Driftsindtægterne. Skal det forstaas paa anden Maade, saa maa der deri ligge skjult en Bevilling fra Lovgivningsmagtens Side til de forskjellige Selskaber, som der her er Tale om, der ikke er præciseret ved noget Tal og er ganske afhængig af Indenrigsministerens Skjøn, men skulde det være Tilfældet, saa er hele Loven, forekommer det mig, en fuldstændig Illusion. Thi hvad vil det sige, at vi bevilge 40,000 Rd. pr. Mil løbende Bane, naar Ministeren derefter ifølge dette Forslag kan gaa hen og sige: Man har ikke villet tilskyde mere, men nu indgaa vi Overenskomst om en Driftsplan, saaledes at ⅔ af Indtægterne forlods faae 4 pCt. Rente af Anlægskapitalen og saa tager Staten den Smule, der kan blive tilovers, til Driftsudgifterne, og hvad der ikke derved kan blive dækket af Driftsudgifterne, udreder Staten aarlig. Dersom det skulde ligge i Forslaget, saa er det — jeg vil ikke bruge Ordet lumsk, thi det er naturligvis ikke uærligt ment fra Forslagsstillernes Side — men saa er det et meget uheldigt Forslag. Jeg var ikke kommen paa den Tanke, at der kunde ligge noget Saadant i dette Forslag, som ser ret uskyldigt ud, naar der ikke var givet Antydninger deraf i Betænkningen, men disse Antydninger forekom mig ganske paafaldende. Der siges nemlig i Betænkningen, at man havde tænkt at foreslaa en større Bevilling til Silkeborg—Herning Banen, men at man havde undladt det, fordi man havde forudsat,