

at Ministeren i sin Tid vilde finde det forsværligt at benytte den Bemyndigelse, som man vilde foreslaa ham meddelt til at indgaa Overenskomst om Driften af de her omhandlede Baner paa en saadan Maade, at den i Silkeborg—Herning Banen neblagte Kapital nogenlunde vilde blive forrentet. Dette antyder jo altsaa den Forklaring af det nævnte Forslag, at det er Meningen, at vi derved give en Bevilling uden nogenformelt Takstørrelse. Jeg vil opfordre det meget ærede Udvalg til at tage under Overveelse, om det ikke hellere til tredje Behandling vil stille sin Tante op paa bestemte Tal, forandre 40,000 til 50,000 eller 60,000 Rd., saa at vi kunne komme til at stemme derover og ikke over et Forslag, som ser ret fornuftigt ud i og for sig, maavu den skulde ligge at vi stemme for et ganske ubestemt Beløb, stemme for Noget, som Virkeligheden vil sige, at Loven er en Mission, Noget, hvorved vi i Virkeligheden give en Delegation. Saafremt Forslaget bliver vedtaget efter den Motivering, som der staa i Betænkningen, anser jeg det for aldeles nødvendigt, at man omredigerer Forslaget og søger Direktionen vedtaget ved tredje Behandling, for at ikke Antydningen skal faa nogen gjældende Ret for Fremtiden. Jeg har udtalt dette, forinden den ærede Ordfører fremsatte sine Slutningsbemærkninger, for at vi kunne faa en nærmere Udførelse af den høitærede Ordfører, men som sagt, jeg har aldrig set et Forslag af denne Natur motiveres paa den Maade, thi naar vi bemyndige Regjeringen til at indgaa en saadan Kontrakt, mene vi dermed kun, at Sessitagsmæssighedsbetragtning frabegege Sider kunne gjøre det tilvædeligt, men ikke at Staten skulde kunne paadrages noget Tab heri, det Uvisse, uden at nogen bestemt Størrelse var angiven, og paa den Maade, som jeg har udtalt.

**Ordføeren** Jeg skal indrømme det ærede Medlem, at de Udtalelser og Betænkninger, hvortil han sigtede, muligvis kunne give Anledning til Misforstaaelse. Det har imidlertid ikke været Udvalgets Mening, at Forslaget skulde kunne opfattes saaledes, at Ministeren skulde være bemyndiget til at afslutte en Kontrakt, som var ufordelagtig for Staten. Meningen med Endringsforslaget, hvortil der kun tales om, at Driften efter Overenskomst skal kunne overtages af Staten, er selvfølgelig den, at Staten og vedkommende Selskab skulle faa som to kontraherende Parter, hver seende paa sin Fordel, og Meningen med den Udtalelse i Betænkningen, der blev fremhævet af den ærede sidste Læser som mindre tydelig, har derimod været den, at Staten netop i Betragtning af, at denne Bane, Silkeborg—Herning, over en Fortsettelse af Statsbanerne, og at det derfor vilde være meget bekvemt for Driften af Statens egne Baner, om de sættes umiddelbart i Forbindelse med Banen fra Herning til Silkeborg, med Fordel vil kunne afslutte en Kontrakt, som saamtidig maatte kunne

være mere fordelagtig for det paagjældende Selskab end Kontrakter paa andre Steder. Det vil med andre Ord sige, at en Kontrakt, afsluttet om Silkeborg—Herning Banen, maatte kunne være ligesaa fordelagtig for Staten, som en Kontrakt, f. Ex. om Svendborg—Odense Banen, uagtet man saamtidig dermed indrømmede Silkeborg—Herning Selskabet større Fordel, end man indrømmede Svendborg—Odense Selskabet. Indet har ikke været Meningen. Jeg tror, at Endringsforslaget er fuldstændig tydeligt, men for at have den Utydelighed, der maatte kan være i Motiverne, skal jeg gjentage, at det selvsjælgelig har været Udvalgets Mening, at Statens Råd, som enhver Henseende varetages i den Kontrakt, som kan afsluttes om Silkeborg—Herning Banen. Jeg skal ikke blande mig videre i Striden mellem de ærede Medlemmer for Randers og Aarhus (N. N. og M. M.), uden netop for at konstaterer, at Autoriteterne Randers allerede i Januar 1869 have sat sig i Bevægelse, have sluttet Overenskomst med Grenaa og have arbeidet paa at fremme den her projekterede Bane, hvorpaa der ogsaa er anvendt ikke ubetydelige Kapitaler. Da Aarhus forst er kommen til i den ellefte Time, maatte den virkelig undskyldes, at der kommer til at vente lidt endnu. Sagen staa for Dødt, saaledes, saaben, at det navnlig til næste Aar kan komme under Overveelse, hvorledes Staten bør stille sig til den Bane, for hvilken det ærede Medlem for Aarhus har udtalt sig. Hvad angaar Obelstoft, kan Udvalget fuldstændig tiltræde de Ytringer, der fremkom fra den ærede Minister. Saafremt de, der interesserer sig for Obelstoftbanen, kunne blive enige med de Kræfter, som arbejder for Randers—Grenaa Banen, og saafremt de kunne blive enige med Finansministeren om Statens Bidrag, vil det vist nok ikke fra Udvalgets og jeg tror heller ikke fra Thingets Side være Noget i Veien for at yde den Understøttelse til Obelstoftbanen, som Regjeringen maatte ville gaa ind paa, og som Konfortiet Randers—Grenaa ikke maatte modsætte sig. Som Sagen for Diebliffet staa, tror jeg ikke, der kan være Tale om at gaa ind derpaa. Et Særligt maa jeg bemærke, at Endringsforslaget under Nr. 3 af det ærede Medlem for Obelstoft ganske vist er uantageligt, idet der jo aldeles ikke staa Tale om, paa hvilke Betingelser Driften af Banen til Obelstoft skulde overtages. Da Forslaget under Nr. 1 af det ærede Medlem for Svendborg bliver taget tilbage, skal jeg ikke yderligere udtale mig derom. Hvad angaar de samme Medlemmers Forslag under Nr. 4, kan Udvalget efter den Stillning, den ærede Minister har indtaget, dertil ikke have Noget imod dets Vedtagelse. Hvad jeg bemærkede paa Indledningsforedrag, var blot det, at vi kunde tænkes om den Mulighed, at Ministeren og vedkommende Selskab kunde finde at den var Anledning til at aabne Banen spækkis, men da den ærede Minister nu har er