

hverken kunne komme til Jernbanen eller have Landevei i Nærheden, og det Tilskud, som Statskassen vil komme til at bidrage mere, vil kun beløbe sig til 30,000 Rbd. Jeg skulde derfor meget bede den høitagtede Minister og det høie Thing om at gaa ind paa at bevilge Statstilskudet til $5\frac{1}{2}$ Mil, og ligeledes at Banen maa faae den af mig antydede Retning, thi den vil da ikke alene være til Nytte for den Egn, den løber igjennem. Der er ogsaa allerede tegnet Aktier til den; der blev saaledes allerede i September Maaned tegnet Aktier for 485,000 Rbd., hvilket er over den Sum, der først var beregnet at skulle tegnes som private Aktier. Naar vi dernæst kunde gjøre Regning paa Statens Tilskud af 40,000 Rbd. for hver Mil, hvilket vilde blive 220,000 Rbd., var der, naar dette Beløb lægges til de 485,000 Rbd., over 700,000 Rbd., altsaa mere end den halve Del af, hvad Banen vil koste at anlægge. Hvis vi derimod faae den Linie, som jeg formoder, det er Ministerens Mening, vi skulle have, vil den Egn, der har vøist den største Interesse og tegnet den største Sum, hverken med nogen Fordel kunne komme til denne Bane og heller ikke til Statsbanen. Man vil have 1 à 2 Mil at kjøre, naar man skal til Banen, og skal man først kjøre et saabant Stykke Vej, kan man lige saa godt ogsaa kjøre den øvrige Vej. Jeg skal hermed slutte, idet jeg beder den høitagtede Minister og det høie Thing at overveie, om det ikke vilde være hensigtsmæssigt at tage Hensyn til, at de Folk, som ellers ikke kunne komme til Jernbanen og ikke have Landeveie, ogsaa kunne faae Nytte af denne Bane. De maa gennem Amtsrepartitionsfonden give deres Bidrag til Randers—Grenaa Banen, hvoraf de ingen Hjælp faae. De have begjæret Hjælp af Amtsrepartitionsfonden til denne Bane, men det er blevet negtet, uagtet Banen løber gennem Randers Amt med tre Fjerdedele af dens Længde, men desuagtet se de sig istand til med Statens Tilskud at staffe den frem i en nær Fremtid. Desuden forlange de ikke, at de Penge, som Staten yder, skulle udbetales til nogen bestemt Tid, men de ville gjerne vente noget, saafremt man maatte billige de Forlangender, jeg her har fremsat. Hermed skal jeg slutte og afvente, hvad der fra andre Sider maatte blive udtalt.

N. Jensen (Aarhus Amt 3die Valgtreds): Jeg havde ønsket at sige et Par Ord til Fordel for den samme Linie, som den ærede sidste Taler nu omtalte, nemlig Aarhus—Nyom Bane. Jeg kan ikke negte, at jeg ved at se paa Lovforslaget er kommen til Erkjendelse af, at den høitagtede Indenrigsminister har troet at maatte vælge en noget østligere Linie end den oprindelig paatænkte, eller at give denne Linies Bøining mod Vest et noget mindre Sving. Jeg mener, at der maa gjøres sig ganske andre Hovedhensyn gjældende

overfor Spørgsmaal om saadanne lokale Baner end overfor Baner i Almindelighed, og ligesom Banen i sig selv er en lokal Bane, saaledes maa ogsaa de lokale Hensyn være aldeles overveieende ved Bestemmelsen af dens Retning. At den kan komme til at tilfredsstille saamange lokale Krav, som paa nogen Maade mulig, synes mig at være den første Fordring. Den Bane, hvorom Taleren er, gaar i nordlig Retning fra Aarhus til Løgten, hvorfra den saa tager en vestlig Retning med en stor Bøining, dreier senere østlig og støder efter den oprindelige Plan til Randers—Grenaa Banen ved Nyom. Paa det Raart, jeg her staar med i Haanden, er der projekteret en anden Linie imod Vest, som gjør en vestlig Slutningsbøining, saaledes at den peger den modsatte Vej og kommer til at støde til Randers—Grenaa Banen $\frac{1}{2}$ Mil mere vestlig end oprindelig paatænkt. Et æret Medlem her ved Siden af gjør mig opmærksom paa, at dette sidste Stykke er forladt, og Forstjellen er altsaa nu kun den, at den sidste Linie har en mindre Bøining mod Vest end den første. Netop paa de Punkter, hvor Bøiningen er projekteret, ligger et Par større Gaarde, nemlig Sofie—Amaliegaard og Rosenholm. Det Omland, som hører til disse store Gaarde, medfører, at de Byer, der grændse til paa den vestlige Side, ligge noget længere borte, saaledes, at der er et Stykke, navnlig det Stykke, som ligger imellem de to projekterede Baner, der kun har disse to Hovedgaarde, medens der ligger, jeg kan næsten sige, en Krands af Landsbyer vestlig omkring i en stor Bøining. Denne Krands af Landsbyer, som ligger i en frugtbar og tæt befolkede Egn, ligger imidlertid allerede $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$ Mil borte fra Banens projekterede Linie; men hvis man nu forandrer Linien saaledes, at Banen kommer en halv Mil østligere, vil Afstanden fra saa godt som alle Landsbyerne blive saa betydelig, at den Nytte, de maatte kunne drage af Banen, bliver meget lille. Disse Byers Beliggenhed er nu uheldig med Hensyn til Kommunikationsmidlerne. Aarhus—Randers Landeveien gaar for de fleste Bedkommende over 1 Mil østligere; Randers—Grenaa Landevei ligger langt nordligere og Veien langs Ralsøvig gaar i en østlig Retning, ogsaa langt borte Byerne komme paa den Maade til at ligge midt i en Trekant, hvor de store Kommunikationsveie gaa ubenom. Da Randers—Grenaa Banen har faaet en høist mærkelig Retning ved et Par Mile at følge Randers Fjord istedetfor, som tidligere var paatænkt, at lade den følge et Dalstrøg, som gik en Miles Vej sydligere, hvorved en Del og navnlig de nordligste af de omhandlede Byer vilde være komme i Nærheden af Banen, er det naturligt, at der hos dem, om hvem man kan sige, at deres Forventninger ere blevne skuffede, maatte komme Ønsker frem om at faae en nærmere Bane. Det Initiativ, de i den Anledning tog, havde indtil videre et meget heftigt Udvalg, idet Planen blev oplagen med Varme