

er omtrent ligegyldigt, hvilken af Linierne vi faae. Vel foretrakker jeg den korteste, og jeg veed, at Mange paa min Egn ogsaa sette stor Pris paa den; men jeg vil dog gaa med til at stemme for Lovforslaget, hvilken man end vælger. Der bliver dernæst Spørgsmaal om, hvor Banens Endepunkt i Aarhus skal være. Vi ere jo vante til i disse Jernbanelove at sige, at vedkommende nye Bane skal sættes i Forbindelse med den eller den alt bestaaende Banegaard, og jeg maa næsten ogsaa antage, at det er Regjeringens Mening, at denne Bane skal sættes i Forbindelse med den nuværende Banegaard i Aarhus; men det kunde jo ogsaa være, at Bestyrelsen havde den Plan at ville lægge denne Bane fra Nyom til Meilgaardens Port i Aarhus, idet den derfra maaste vilde anlægge en Hestebane, som førte til Havnen og til den nuværende Jernbanegaard. Jeg siger, at dette vilde være uheldigt, og jeg tror, at det vilde ødelægge Banen, ligesom Aktietegnerne vistnok ogsaa vilde blive i høj Grad stufede, om det skulde ske. Det forekommer mig, at Banen, hvis der er en Mulighed derfor — hvad jeg ikke tvivler om — absolut maa søres hen til den nuværende Banegaard; thi de Reisende, som komme med Banen, ville ikke være tjente med at staa af ved Meilgaardens Port og derefter selv lade sig befordre gennem Byen til Stationen. Jeg antager, at vi ogsaa derom maa faae en bestemt Udtalelse fra den høitærede Minister. Jeg antager dernæst, det er Meningen at forsøge paa at indrette en fælles Drift for disse to Baner. I Loven af 23de Mai siges det, at Koncessionshavnerne paa Randers—Grenaa-banen skulle være forpligtede til at lade andre Baner knytte sig til denne Bane; men det kan dog umuligt være Meningen, at de skulle være forpligtede til at modtage hvilket som helst Betingelser for en fælles Drift, som det andet Selvfald maatte ville tilbyde. Jeg maa antage, at, hvis der skal oprettes en saadan fælles Drift, maa Driftsuddbyttet nærmest komme til at rette sig efter hver Banemil; det maa aabenbart være det retteste Moment at regne efter. Jeg har tidligere hørt Tale om, at Aarhus og Omegn i den Grad skulde interessere sig for denne Bane, at de søgte at influere paa mange andre Egne deromkring for at kunne komme med en fælles Udtalelse om at faae den opretholdt. Det er muligt, at de have gjort dette; men for at fri Aarhus for Bestyrelser, der ikke tilkomme den, vil jeg sige, at der fra den Egn, hvor jeg hører hjemme, til mig er indkommet en Masse Andragender, som netop gaa ud paa at bede Regjeringen og Rigsdagen om at virke for at fremme dette Foretagende, og der er udtrykkelig af Forfatterne af Andragenderne sagt mig, at Impulsen dertil ikke er kommen fra Aarhus; altsaa er Aarhus ikke Skyld deri. Disse Andragender ville nu blive overleverede til det Udvalg, som eventuelt faaer Lovforslaget at behandle. Vi pleie ved andre lignende Lovforslag at fastslutte et Lids-

rum, hvori Statens Tilskud til disse Baner maa udredes; men her er man ikke gaaet frem paa samme Maade. Jeg kan ikke rigtig forstaa, hvorfor man her har brugt en anden Fremgangsmaade; men det har jo i hørt Fald ikke stor Betydning, da der staar, at Tilskudet skal bevilges paa hvert Aars Finantslov.

Jagerslev: Idet jeg vil tillade mig at anbefale det ene af de Anlæg, der omhandles i dette Lovforslag, skal jeg gjøre nogle Bemærkninger dertil, og jeg tør maaste begynde med at sige, at, naar der skulde være Tale om en Jernbane for den Del af Landet, som man kalder den lille isste Galop, nemlig Landet mellem Grenaa og Statsbanen fra Aarhus til Randers, saa syntes den første og naturlige Tanke at maatte være den, at man søgte Tilslutningen for denne Jernbane paa et Punkt paa Statsbanen, der omtrent laa midt imellem Aarhus og Randers, f. Ex. ved Hinderup eller Høsten. Jeg tror, at man i flere Egne har ventet, at dette skulde ske. Det skete ikke, da der blev Tale om Anlæg af Randers—Grenaa Banen, og den naturlige Følge af, at man ikke har søgt at knytte Statsbanen ad den nærmeste Vej til Grenaa, vil være den, at man kommer til to Jernbaner, eller om man vil en forgrenet Jernbane, der fører dels mod Nord og dels mod Syd. Det vil vist være i de Herreris Grindring, at, da der for nogle Aar siden var Tale om en Randers—Grenaa-bane, og der i 1873 blev givet en Lov derom, var der andre Steder, som satte sig i Bevægelse for at varetage deres Interesser. Det ærede Medlem for Randers Amts 2den Valgfreds (N. P. Jensen) har — som det synes mig — fra et ganske overordentlig lokalt Standpunkt talt om denne Sag og ment, at der ved den forelagte Lov gjordes Angreb paa Randers; tilbøls vil jeg nu være nødt til at sætte mig paa samme Standpunkt, hvilket jeg egentlig nødig gjør; thi hvad Byspørgsmaalet angaar, kan jeg dog paa ingen Maade indrømme, at Landdistrikterne ere bortforpagtede som Opland til Byerne; Landdistrikterne maa søge derhen, hvor det falder dem naturligt, og hvor de ere bedst tjente med at komme. Dette er Et; men paa den anden Side er det ogsaa naturligt, at baade Landdistrikt og By ønske at have lige god Afgang til de forskellige Steder; dette er saa klar en Ting, som Noget i Verden kan være. Jeg vil udtale lige overfor det ærede Medlem, at, hvis man kunde sige, at Randers—Grenaa Banen ikke havde nogen Betydning for det Standpunkt, som Aarhus nu staar paa, og hvis ikke Randers—Grenaa Banen trak endel Opland bort fra Aarhus, som nu hører dertil, saa skulde jeg slet ikke tale derom; men det er faalebes. Det er givet, at fra den Dag, da Randers—Grenaa Banen kommer i Gang, gaar der et betydeligt Opland bort fra Aarhus, og det er da — idet vi stille os paa et lokalt