

Standpunkt — den naturligste Ring af Verden, at Narhus ønsker vedblivende at blive i Forbindelse med det Opland, som det tidligere har havt. Det forekommer mig ikke, at man kan sige, at Narhus har stillet sig paa et meget lokalt Standpunkt lige overfor den Koncession, der ønskes, og som Ministeren, efter hvad her foreligger, kun til dels synes at ville indrømme. Der er indvendt imod de $5\frac{1}{2}$ Mil Jernbane, at derved fik Narhus et Opland, som maaske hørte til en anden By. Jeg tror ikke, man af den Grund er kommen dertil, men fordi der er berettigede Interesser, der skulle komme hinanden i møde ved en saadan Leilighed. Naar jeg skal sige, hvad jeg mener, der nærmest ligger i Narhus Bys Interesse, saa er det virkelig ikke at faae disse $5\frac{1}{2}$ Mil Jernbane, men at faae de $4\frac{3}{4}$ Mil eller mindre, hvis det var muligt; det er i dens Interesse at faae den korteste Vej til Randers—Grenaa Banen. Naar Narhus har sluttet sig til det noget andet, saa er det, fordi der skal arbeides sammen med Landdistriktet, som sætter meget betydelige Midler ind, og det er virkelig et Moment, som forekommer mig har temmelig stor Betydning. Da man i sin Tid i 1872 henvendte sig hertil om en Lov som denne — jeg kan ikke indrømme det ærede Medlem, at man fik saa slet en Modtagelse, lad der være faldet, hvilke Udtalelser der vil — saa er det dog et Faktum, som ogsaa er indrømmet, at der blev vedtaget et Ændringsforslag til Loven af 1873, der netop sagde, med Hensyn til hvad der er sagt i Loven af 23de Mai 1873, at, naar Sidebaner ønskedes satte i Forbindelse med de i Loven omtalte Baner, skulde de underkaste sig de Betingelser for gjensidig Tilslutning og Drift, som Indenrigsministeren i Mangel af mindelig Overenskomst mellem de Vedkommende maatte bestemme. Det var altsaa ligefrem en Forudsætning den Gang, at der vilde fremkomme Noget som det, der nu er kommet frem. Nu kan man altsaa ikke sige, at det maatte være overraskende, at man gik den Vej. Jeg tror ogsaa, det er rigtigt, naar man vil gaa en saadan Vej, at man saa gjør det snarest mulig. Svad det angaar, at der ganske vist, saaledes som der blev frenhævet af, jeg tror det var det ærede Medlem for Randers Amts 4de Valgkreds (Bønløkke), skulde finde en Slags Modstrid Sted mellem Motiverne til Lovforslaget og det, som vides at staa i Planen til Aktietegningen, er dette fuldkommen rigtigt; man maa, da der staa ca. $4\frac{3}{4}$ Mil, antage, at den høitærede Indenrigsminister maatte være mindre tilbøielig til at give Koncession paa en længere Linie, Noget, der forsaavidt er beklageligt, som Aktietegningen er udgaaet og tegnet paa den. Grunden, hvorfor dette er slet, har jeg allerede berørt; det er paa Grund af den almindelige Tilslutning, Linien har faaet. Maa jeg gjøre opmærksom paa en Ring, som dog vistnok møder Folkethinget her for første Gang. Da

der i sin Tid var Tale om at kunne faae en saadan Bane, blev det forudsat, at der ikke kunde være Spørgsmaal om at faae den under de Forudsætninger, under hvilke de andre Baner vare givne. Angaaende Randers—Grenaa Banen og Svendborg Banen blev der givet en Lov, og saa begyndte de Vedkommende først at se, om man kunde komme til et Baneanlæg og gjøre Opoffrelser i Anledning deraf. Jeg tror nu, det er meget fornuftigt; men jeg tror, at det, der her er slet, er endnu fornuftigere, thi her har man først skaffet Midlerne tilstede ved Tegning, og saa kom man først og sagde, maa vi nu faae Koncession. Der er paaregnet 1,200,000 Kd., deraf paaregnes der noget over 200,000 Kd. i Statens Tilskud, omtrent 500,000 Kd. i Aktier og 500,000 i Præferenceaktier. Der paaregnedes altsaa in mellem 480,000 og 500,000 Kd. i Aktier, og disse ere tegnede, for at jeg skal hævde det, jeg sagde, ved et Kompromis mellem de forskjellige Interesser paa følgende Maade: af Kommunerne og Private i Landdistrikterne over 225,000 Kd. og i Bydistrikterne over 250,000 Kd. Det er altsaa et meget betydeligt Tilbud, der er slet begge Steder. De have ikke anslaaet deres Udgifter for lavt efter mit Begreb, idet de nemlig have anslaaet deres Udgifter til 218,000 Kd. pr. Banemil, medens den Bane, man skal slutte sig til, er beregnet til 185,000 Kd. Det taler dog ganske vist for den Egn, hvorigjennem denne Bane skal gaa, at de anslaa Betalingen en Del høiere, saa jeg tror, at man i saa Henseende maa erkjende, at man kan være bekjendt at imødekomme et Tilbud, naar Vedkommende, som ansøge, belægge deres Ord med saa gode Motiver. Jeg skal dog henstille, om det, naar man ønsker at gjøre Noget for Kommunikationsvæsenet, og Staten erkjender, at der skal gjøres Noget ogsaa for Jernbaner af mere lokal Betydning, saa ikke, naar vedkommende By og Egn kunne gjøre saa væsentlige Opoffrelser, er billigt sluppen, naar man kun tilskylder 40,000 Kd. pr. Mil og Expropriationsudgifter. Jeg tror, det er ganske heldig sluppet, og jeg tror, det er Noget, som vil have sin Betydning, at man herefter kan forlange det, der her er præsteret, forlange, at Folk skal komme og sige: „Vi ere færdige, maa vi saa bygge,“ istedetfor, at man tidligere er kommen og har sagt: „Lad os faae forskjellige Begunstigelser, saa skulle vi prøve, om vi kunne blive færdige.“ Jeg tror, at det, man her har gjort, er at følge en langt sundere Vej. Jeg tror iøvrigt ikke, saaledes som det er blevet bemærket, at der kan være Tale om nogen stor Konkurrence med det, man kalder en Sidebane, og Randers—Grenaa Banen. Allerede i Loven om denne Bane blev det forudsat, at der skulde være en gjensidig Tilslutning og sælles Drift mellem de eventuelle Baner. (Modsigelser). Det staa i Loven, jeg har ikke Loven i Haanden, men jeg er ganske vis paa, at der staa i Loven „Betingelser for gjensidig Tilslutning