

private Baner, er der ikke megen Udfigt til gunstige Chancer for Spekulationen, saa at der rimeligvis ingen Fare vil opstaa fra den Kant. Der er dog navnlig ene Betingelse, under hvilken det System, vi ere komne ind paa, kan virke helbøgt, og det er, at det virkelig paases, at den Kapital, som medgaar til et saadant Anlæg, staffles tilveie paa en billig og økonomisk Maade. Hvis man kommer ind paa, hvad der desværre synes at være antydet, navnlig med Hensyn til den Bane, her er Tale om, Glynngørebanelen, at de vedkommende Papirer skulle affattes til en temmelig lav Kurs, nemlig til 60—70 pCt., idet endog 1ste Prioritetsobligationer ikke synes at skulle indbringe vedkommende Jernbaneselskab mere end 60 Rd. for hver 100 Rd. Obligation, ser jeg deri et Bevis paa, at vedkommende Baneanlæg ikke er modent, og det forekommer mig, at der er Anledning for Ministeriet til at paase, at den Kapital, der gaar med, ikke forpødes paa en saa utilladelig Maade, at de bedst stillede Papirer ikke udbringes til en højere Kurs. Det maa være Ministerens ligefremme Migt af Hensyn til Statskassens Interesse — thi Staten faar jo Aktier i Foretagendet — at paase, at Aktiekapitalen ikke bliver større end nødvendig, men det er ogsaa Ministerens Migt af Hensyn til vedkommende Egn, og af Hensyn til det hele System for private Baneanlæg, hvorpaa vi ere komne ind, at sørge for, at man ikke kommer ind paa Noget, som kunde føre en Del af de Transaktioner med sig, som man overhovedet frygter for ved de private Jernbaneanlæg. Men naar Ministeren har i sin Gaand at paase dette, tror jeg, at det hidtil fulgte System er bedre end, at Staten skulde anlægge de lokale Baner, naar der fra de vedkommende Egne fremkom Ønsker derom.

**N. Jensen** (Randers Amts 3die Valgkreds): Med Hensyn til Skive-Glynngørebanelen skal jeg ikke udtale mig videre, da vi have hørt saa mange Udtalelser derom, at der ikke behøves Mere i den Retning; men om den anden Bane, Aarhus-Njyom, kunde jeg nok ønske at sige et Par Ord. Jeg havde ikke troet, at der skulde blive reist saa megen Modstand mod denne Bane — det er navnlig Tilknyningspunktet, som der er Tale om —; thi da baade Udvalget og Ministeren ere enige om det hertil figtende Vædringsforslag, kunde jeg ikke tænke, at det kunde have saa meget imod sig. Efter hvad vi ved 1ste Behandling have hørt af den ærede Minister, vide vi, at han vil varetage Randers Bys Lærv — dette ere vi forefæstet sikre nok paa —; men hvorfor Udvalget er kommen paa den Tanke at opstille de to Endepunkter, er af den Grund, at Statsingenieurmenten, at den anden Linie vilde blive meget billigere, og naar vi se, at Statens Tilskud ikke bliver givet til den Linie, hvorpaa der er tegnet Vi-

drag, nemlig den nordvestlige Linie, saa er der Udfigt til, at Bidragene blive mindre, saa meget mere, som det nu en Tid lang har set ud til, at den paagjældende Egn, der blev forbigaaet ved Randers-Grenaas Banen, nu skulde komme med. Altsaa kunde det maasse gjøres nødvendigt, at vi fik en anden Linie, som var den billigste. Naar den ærede Rigsdagsmand for Randers Amts 5te Valgkreds (Th. Christensen) mente, at det vilde gjøre Thorsager Sogn saa betydelig Skade, da kan jeg ikke forstaa det, efter som Banen kun vil komme til at løbe godt  $\frac{1}{2}$  Fjerdingvei længer fra Thorsager Kirkeby end den Linie, han mener. Jeg kan ikke indse, at Thorsager By, som ikke har bidraget saameget til Banen, skulde have Forret til at drage Linien til sig, thi det er en Selsørlige, at, naar Linien drages til den ene Side, gaa de Paagjældende bort med deres Bidrag fra den anden Side. De have kun tænkt paa at bidrage til en bestemt Linie, men da den høitærede Minister ikke kan gaa ind paa at give Bidrag til mere end  $4\frac{3}{4}$  Mil, saa kan denne Linie ikke sælges, og saa maa man se at faae den korteste og billigste Linie, der kan staffles. Den ærede Rigsdagsmand for Randers Amts 4de Valgkreds (Bønsbølle) var bange for, at Aarhus skulde drage Rougsø Herred til sig, men naar Vedkommende alligevel skulde føre Veien, kunne de lige saa godt taale at føre en Fjerdingvei længere. Jeg kan ikke forstaa, at dette kan have megen Betydning for dem; thi dersom de have Fordel ved at komme til Aarhus, ville de ogsaa komme der, om de ogsaa skulde føre en Fjerdingvei længere paa Jernbanen. Jeg kan heller ikke forstaa, at et Opland skal betragtes som tilhørende en eller anden Kjøbstad, thi navnlig har den nordvestlige Linie, som der er tegnet Aktier paa, og som man først gik ud fra, draget Mest til Aarhus. Ministeren har rigtignok udtalt, at det var myntet paa at drage denne Egn fra Randers til Aarhus, men de Fleste komme alligevel til Aarhus, skjøndt det er noget mere besværligt for dem, da de hverken have gode Veie eller Jernbaner. Det er blot dem, der skulle gaa til Kjøbstederne, der maa til den nærmeste Kjøbstad, og det er Randers, men de Folk i Egnen, der føre, føre til Aarhus med Produkter, fordi de der betales bedre. Jeg havde tænkt, at vi skulde faae et større Statstilskud til denne Bane, men da det ikke har kunnet lade sig gjøre, har jeg ikke fundet det praktisk at stille Vædringsforslag i den Retning. Vi have jo hørt, at den høitærede Minister sætter sig derimod, og desuden var der en Del af Udvalgets Medlemmer, som endog ere tilbøielige til kun at give et mindre Tilskud og derfor fandt jeg mig besøjet til at slutte mig til den Tanke, at, naar vi kunde blive enige med Ministeren, kunde vi faae Loven bragt igjennem, hvad jeg meget ønsker. Jeg vil bede det ærede Thing at vedtage Loven som den foreligger med det Vædringsforslag, der er stillet under Nr.