

for den østlige Del af Thisted Amt, baade det vestlige Hanherred og Mors og Vilsund og Egnen deromkring og for Thisted med, navnlig for den Dampskibsart, der bliver ind til Nykjøbing og Glyngøre, og den anden Del af Thy række vi Naanden ved Oddefund. Begge Dele ere overordentlig praktiske og i høi Grad indbefommende mod Thisted Amts Beboere, og det er min Overbevisning, at dersom Thisted Amts Beboere vilde samles til en rolig Overveelse af samtlige Forhold og drøfte disse Spørgsmaal paa Basis af de nu nævnte Forslag, under Hensyn til de Modgrunde, som Saghyndige yderligere kunde fremsette angaaende Anlægget baade af Broen og Banen, vilde der blive en stærk Stemning, maaske endogsaa hos mange af Adresseskriverne, for, at det er ikke blot et forstandigt og fornuftigt, men ogsaa et i høi Grad indbefommende Tilbud fra Statens Side. Der er en Bestemmelse, der favnes i saadanne Love, en Bestemmelse nemlig om, hvor længe saadanne Love skulle have Gyldighed. Den Bemyndigelse, som en Minister søger til saadanne Foretagender, maa være fyldestgjort inden en vis bestemt Frist; ellers maa Sagen paany forelægges Lovgivningsmagten til Overveelse. Det maa være Reglen i saadanne Love, at Bemyndigelsen ikke staar hen til Tider, hvor den kunde bruges under Forhold, som man slet ikke har tænkt sig, da Loven blev givet. Men dette kan jo let komme frem. Hvad det andet Stykke Bane angaar, som er nævnt i § 1 b, skal jeg ikke komme vidtløftig ind derpaa, thi jeg vil nødig komme ind mellem stridende Parter, og navnlig vil jeg nødig komme i Klemme mellem Randers og Aarhus. Vi ere jo vante til fra tidligere Leiligheder at se Randers og Aarhus have en lille Dybt med hinanden, og vi blive derfor ikke saa overordentlig rystede ved at lægge Mærke til, at det Samme kan gjentage sig. Jeg vil imidlertid gjerne gjøre et Par Bemærkninger herom. Jeg vil sige, at det er juridisk berettiget baade fra Regjeringens og Repræsentationens Side nu at vedtage denne Sidebane, men de Oplysninger, der ledsage Lovforslaget — det er muligt, at de kunne suppleres — synes mig just ikke at overbevise om, at ogsaa de moralske Hensyn, om jeg saa maa sige, ere fuldstændig tilfredsstillende ved at man nu gaar ind paa denne Sidebane. Det vil tilbørlig afhænge af, hvorledes det andet Jernbaneanlæg kommer tilveie. Skulde det være, hvad jeg nu forresten ikke tror, at det fornemlig er Randers By, der har været Drikraften med Hensyn til Anlægget af den anden Bane, og at fornemlig Randers har skaffet den fornødne Kapital (Bønlykke: Det er det langtfra!). — Sa, der staar Intet derom i Motiverne, men jeg siger ogsaa: skulde det være Tilfældet, og er Rigsdagen da gaaet ind paa denne Længdebane med disse Oplysninger bagved, saa vil jeg sige, at jeg vilde nødig være med til at tilintetgjøre de Udgifter til

visse Fordele, som havde bevæget Randers til at indskyde en betydelig Kapital til dette Foretagende; jeg vilde nødig være med til at berøve den de Forudsætninger, ifølge hvilke den med vor Deltagelse var gaaet ind derpaa. Oplyses det derimod, at det ikke er i nogen væsentlig Grad Randers By, men Egnen oppe ved Grenaa og fornemmelig Grenaa By, der har deltaget i Indskydelsen af den fornødne Kapital til Længdebanen, saa stiller Sagen sig noget anderledes, saa forekommer det mig, at der kan være nogen Rimelighed for, at vi sige: Vi ere hverken Randersianere eller Aarhusianere, men det er fordelagtigt for det Almindelige og for Beboerne i det Hele, at denne Bane kommer, og derfor gaa vi med Bløde ind paa denne Sidebane og faae den lagt allerede nu. Utsaa, havde vi disse Oplysninger liggende for os i Motiverne, saa kunde man mere komme overens om, hvad Ens Følelse vilde tilsige, saa kunde man bedre være paa det Rene med, ikke det juridiske, men det moralske Moment. Det er muligt, at saadanne Oplysninger kunne komme frem, og forsaavidt de komme frem, og man ikke kan overvinde de Hensyn, som tale for at anlægge en Sidebane, skulde man vel efter tidligere Praxis være nødt til at gaa ind paa noget Lignende som det, her er foreslaaet; men jeg vil dog ønske, at man ikke her gjentager Historien fra Fyen om de 100,000 Rd. i Expropriationsomkostninger; jeg vil ønske, at man vilde sætte et Maximum, ud over hvilket det Offentliges Tilbud til Expropriationer ikke maatte gaa, saaledes at det vedkommende Selskab maatte udrede det Overskydende, thi derved fixerer man virkelig, hvad man vil yde til vedkommede Dier med, og stiller det ikke uvist i det Uendelige. Jeg tror, at vi blive nødt til at komme dertil, og at det er meget uforstandigt, at vi ikke have gjort det Samme før. Dernæst er der et andet Moment. Det ærede Medlem for Aarhus Amts 2den Valgkreds (Ingerslev) antydede, at han mente nok, at der skulde blive en fælles Drift; men denne Antydning syntes at gaa ud fra, at der ikke er saa stor Misforstaaelse tilfæde mellem de med Rette ledende Kræfter for Længdebanen og de ledende Kræfter for Sidebanen, som man ellers kunde antage. Det forekommer mig da, at det maatte optages i Loven som en Betingelse, Ministeren ved Koncessionens Givelse ikke maatte fravige, at disse to Baner bleve underkastede fælles Drift. Vi skulde have en Bane fra Grenaa til Randers og et Driftselskab for den, og en fra Nyomgaard til Randers med en Drift for sig. Det vilde være et Mastept af Driftsvæsen, som er aldeles utaaleligt. Jeg erindrer, at da vi havde Lolland-Falsters-Banerne under Forhandling, gjorde vi et vist Offer for at føre igjennem, at de to Baner der ikke maatte splittes mellem to Selskaber, men vi fik der paa Derne eet Selskab. Det er det Samme, her