

faa i selve Ministeriet har havt temmelig forskellige Meninger derom. Jeg skal gjøre opmærksom paa, at det i Bemærkningerne til Forslaget ogsaa er antydet, at Ministeren, selv om han faar Bevillingen, dog ikke definitivt har besluttet sig til at lade Dæmningen opføre. Nu vil jeg henstille, om det ikke maatte være heldigt, at samtidig med, at Ministeriet overveier, og samtidig med, at den nedsatte Kommission overveier, ogsaa Thinget overveier denne Sag, for siden at tage Beslutning derom, hvilket jeg tror bedst ffer paa den af mig antydede Maade. Jeg skal saaledes anbefale, at dette Forslag undergaar den Forandring, at Odbesundsdæmningen bliver udfilt fra det.

N. P. Jensen: Det ærede Medlem, der sidst havde Ordet, behubede, at Randers ganske sikkert vilde knurre i Anledning af den foreslaaede Bane fra Aarhus til Nyom, og da jeg har den Ære at repræsentere Randers, skal jeg ikke undlade at knurre paa Randers Vegne. Denne Sag har jo sin Historie, og jeg skal tillade mig at gaa lidt tilbage til den. I 1872—73 blev der her forhandlet et Lovforslag om Anlæg af en Jernvei fra Randers til Grenaa. Tanken om dette Anlæg var allerede undfanget i 1869, og Forhandlingerne om dens Realisation ere ikke førte paa en lysfky Maade, men ere bekendte for Alle. Hvis derfor dette Jernbaneanlæg skulde kunne skabe Aarhus's Interesser, er det besynderligt, at Aarhus først i den 11te Time, og først efterat Lovforslaget var kommet herind i Salen, kom med Andragende om en Jernbane fra Thorsager, eller et Punkt i Nærheden deraf, til Aarhus. Om dette Andragende udtalte det dengang nedsatte Udvalg, at det ikke kunde anbefale det, og det sagde, at en saadan Bane vilde træde i en saa direkte Konkurrence med Randers-Grenaabanen, at de Vanskeligheder, som den sidste i og for sig vilde have at overvinde, derved i væsentlig Grad vilde forøges. Sagen kom derpaa til anden Behandling her i Thinget, og ved den Leilighed udtalte den daværende Indenrigsminister sig heller ikke til Gunst for Andragendet, idet han nemlig sagde at han vilde finde det høist rimeligt, at det havde en saadan Betydning for Randers-Grenaabanen, om der blev sat en Togle midt paa den, paa et Punkt, hvorfra Trafikken skulde løbe til Aarhus, at de, som havde sat sig i Spidsen for Randers-Grenaabanen, vilde sige: Nei Tak, saa have vi ikke Brug for Koncession; saa vilde vi ikke paatage os de Byrder, der flyde af Anlægget. Paa et senere Standpunkt tilspiede derhos Ministeren, at det dreiede sig selvsølgelig om at drage Trafikken fra Randers til Aarhus. Nu veed jeg meget vel, at der siden den Tid er sket en Forandring i Ministeriet, og at den daværende Indenrigsminister nu er Conseilspræsident og Finansminister; men da det Lovforslag, som her foreligger,

ikke kan være kommet til os uden at have passeret Finansministeren, undrer det mig, at det overhovedet er kommet frem, thi jeg veed ikke, hvad der skulde have bevirket, at det, som man dengang anlaa som uheldigt og som Noget, man ikke kunde gaa ind paa, — at det nu er blevet antageligt. Det er jo dog givet, at der i Mellemtiden ikke er sket Andet, end at der er begyndt paa Bygningen af Randers-Grenaabanen; men hvorledes Sagen vil stille sig i Fremtiden, og om denne Bane overhovedet vil kunne taale den Tilslutning, hvorom der her er Tale, er ligesaa tvivlsomt nu, som det var i Sessionen 1872—73; kunde man dengang kalde denne Tilslutning for „en Togle“, saa er den vel ogsaa en Togle nu. Jeg veed meget godt, at der fra Lovens Standpunkt ikke er det Allermindste til Hinder for, at Lovforslaget er fremkommet, idet der i Loven af 23de Mai 1873 § 4 udtrykkelig er gjort den Tilsielse, at der skulde kunne finde en saadan Tilslutning Sted; men jeg spørger blot, om det ikke vilde være naturligt og billigt at vente noget, inden man forlænger denne Sidebane, der aabenbart strax kommer til at træde i Konkurrence med Randers-Grenaabanen. At der er Tale om Konkurrence vil vistnok Ingen her i denne Sal tvivle om, og skulde der være nogen Tvivl, behøver man blot at se Maaden, hvorpaa Sagen er bleven pousferet i Pressen, og de Udtalelser, der ere faldne om den. Baneanlægget er blevet betegnet som en Nødvendighed, fordi det vil være „et Bolværk mod Aarhus Byes Degradation i Næring og Velstand“, og man opfordrer derfor „alle Fædrelandsvenner i Kredsen“ til at tage sig af Sagen, ret som om denne lille Sag havde det Allerringeste med Fædrelandet at bestille. Det er en Konkurrencebane, der er Tale om. Efter de Udtalelser, der ere faldne her idag, veed jeg vel, at der er kun meget ringe Sandsynlighed for, at det Lovforslag, der foreligger, ikke skulde blive til Lov. Det veed jeg meget vel, men det undrer mig kun, efter det Standpunkt, som den tidligere Indenrigsminister har indtaget til Sagen, at han nu har forladt dette. Men om man nu end skulde finde det rigtigt at anlægge denne Bane, saa tror jeg dog, at man bør vel overveie, hvilken Retning man vil give den, og der synes jo ogsaa at være delte Meninger om Retningen. Ganske vist er der mange Veie, som føre til Rom, og der er ogsaa mange Veie, som føre til Nyom eller rettere Nyomgaard; men der har dog idag kun til en vis Grad været Tale om een Linie, medens der i Birkeligheden er 3, hvorom der kan være Tale. Der kan saaledes være Spørgsmaal om en meget vestlig Linie, nemlig den, som Aarhus synes helst at ville have. Der kan dernæst være Tale om Mellemveien over Rosenholm, Tennestrup, Dougstrup, Thorsager, som efter det oprindelige Projekt skulde ende ved Bindstrup, men hvis Endepunkt nu er flyttet til