

Noget, der helst skulde anlægges efter en samlet Hovedplan. Naar der bygges uden Plan Stykke for Stykke, efter som forskjellige Interesser og Hensyn komme til at gjøre sig gjældende, bliver det ikke blot planløst i sit Anlæg, men bliver ogsaa let planløst, naar det er anlagt, og denne Omstændighed kan i mange Henseender skade. Nu have vi jo vel Hovednettet, men vi se dog baade af de foreslaaede og af de mange Baner, som det ærede Medlem fra Kolding (Berg) nævnte, at der er Meget tilbage, og jeg tror ikke, det er feil, at man i det Hele gaar ind paa en Plan. Men en saa omfattende Plan bør jo støttes paa saa fuldstændige og paalidelige Oplysninger i alle Retninger som muligt og være Gjenstand for en ganske anden Behandling, end det baade efter den foreliggende Betænkning og efter den ærede Ordførers dertil knyttede Foredrag forekommer mig at den nærværende Plan har været Gjenstand for. Svorel jeg altsaa ret vel kan gaa ind paa en samlet Plan for Udvidelsen af vort Jernbanenet for lange Løber, gjør det mig ondt, at jeg ikke kan være enig med Flertallet netop i den Plan, der foreligger her. Det vilde føre længere ind paa en Realitetsforhandling, end det efter min Mening vilde være tilladeligt, dersom jeg vilde gaa ind paa at paapege, hvad jeg i saa Henseende mener. Det skal jeg derfor lade ligge, og jeg skal kun fremdrage nogle enkelte Punkter. Der er en Bane, som Flertallet har omtalt og nævnt som en af dem, der kunde være Gjenstand for privat Anlæg med Statsstilbud, men som Mindretallet har nævnt under Kategorien „Statsbane“, idet det dog kun betingelsesvis har gjort det, sigende, at den lige saa vel kunde være Gjenstand for Anlæg fra Statens Side som nogle andre, det nævner. Denne Omstændighed, at baade Flertallet og Mindretallet have omtalt Banen, og at et enkelt Medlem af Udvalget har stillet et bestemt Ændringsforslag, maa, saa formener jeg, gjøre det berettiget med nogle saa Ord at omtale denne Bane. Jeg tænker paa den Bane, man ønskede anlagt fra Aarhus gennem Sads og Ring Herreder, den saakaldte Aarhus-Øster Bane. Dersom jeg, der bor paa denne Egn — og jeg omtaler den kun, fordi jeg bor paa Egnen og maa antages at have særligt Kendskab til den —, skulde gjøre mig til Tolk for Beboernes Ønske, veed jeg ikke, om jeg helst skulde ønske den anlagt som privat Bane med Statsstilbud eller omvendt som Statsbane med Tilbud fra Private. Vi have nemlig Penge nok paa den Egn. Som bekendt, er det noget nær den frugtbareste Egn i Jylland og en tæt befolkede Egn, hvor der er ret velstaaende Folk, i alt Fald have Beboerne regnet sig for et rigeligt Beløb til Banen, nemlig over 200.000 Kr. pr. Banemil, og ere beredte paa at gaa ind paa at bygge Banen som privat Bane med sædvanligt Statsstilbud og til at gaa ind paa rimelige Betingelser, hvis Regjeringen vil bygge

den og fordre Tilbud fra Beboerne. Nu har man her i Rigsdagen almindelig anset det som den bedste Anbefaling for en privat Bane, at der var en rig Aktietegning. Naar der spurgtes: trænger denne Egn til en Jernbane, og har denne Egn Interesse for en Jernbane? saa har man ganske simpelt bevaret disse to Spørgsmaal ved at spørge: ville Beboerne offre Noget for denne Bane? og dersom det har været Tilfældet, har man bevaret begge de førstnævnte Spørgsmaal bekræftende. Ærede Medlemmer ville ikke have glemt, hvor stor en Rolle Aktietegningen spillede i Aarhus-Ryomgaard Banens Tilblivelse. Det forekommer mig, at det var fuldt berettiget, efter at det er sket fra Rigsdagens Side, at henlede Opmærksomheden paa denne Sag, og jeg skal derfor udtale min Tak til det ærede Udvalg, fordi det har gjort det muligt, at man kunde være berettiget til under Forhandlingen at henlede Opmærksomheden derpaa. De Forberedelser, der ere skete med Hensyn til denne Bane, ere skete, medens man endnu var inde paa det private System. Man kunde ikke dengang vide, at Regjeringen saa hurtigt vilde gaa tilbage derfra til et andet System. Man var imidlertid ikke uden Syn paa, at det var en Mulighed, og har derfor anlagt Aktietegningen saaledes, at den kunde anvendes i begge Retninger. — Jeg skal endnu kun gjøre et Par Bemærkninger denne Sag betreffende. Det er klart for Alle, der kjende Forholdene paa den omhandlede Egn, at denne Bane vil blive en ikke ringe Sugeaare for Statsbanerne. Den Opkomst, der altid ledsager et Baneanlæg, kan heller ikke udeblive i denne tæt befolkede og meget frugtbare Egn, og den Ind- og Udsørjel og den store Trafik, som deraf vil flyde til begge Sider, vil berøre Statsbanen over Aarhus, og saaledes vil denne Bane blive en meget god Sugeaare for Statsbanen. Dette maa formentlig ogsaa tjene til dens Anbefaling. Jeg skal i Diebløkket ikke komme dybere ind paa denne Sag, men kun anbefale, for saa vidt Forslaget om Sagens Tilbagevisning til Udvalget bliver vedtaget, at Udvalget har sin Opmærksomhed henvendt paa denne Bane. Jeg tror, at den enten burde optages i en samlet Plan over vore Jernbaner, eller at Udvalget burde stille et bestemt Forslag om den og ikke nøies med, at et enkelt Medlem gjør det. Jeg tror, at Forarbejderne ere saa betydelige, at der ikke har været betydeligere Forarbejder ved nogen anden af de Baner, vi tidligere have vedtaget! Med det Samme vil jeg dog sige et Par Ord om de Planer, der foreligger til Baner i Midtjylland. Jeg kan, om ikke fuldt ud, saa dog paa det Nærmeste tiltræde den Bemærkning, som Flertallet har gjort angaaende Jernbanens Anlæg i saadanne Egne af Landet, hvor de i en ganske særegen Grad kunne tjene til Landets Opkomst. Der er jo ingen Egn af vort Fædreland, der i højere Grad trænger til Opkomst, end den midterste og vestlige Del af