

nævne for de Herrer et Exempel af en saad'klar Natur, at det vil være i Dine springende. Den Gang Randers—Grenaa Banen var bleven projekteret, og det viste sig, at det blev til Alvor med den — det var jo den første af de vedkommende Baner, der kom frem gjennem det private Initiativ — begyndte Aarhus, Randers's gamle og dog altig nye Rival om det Opland, der strækker sig ud mod Ost, at faae en overordentlig Grad af Tilbøielighed for ogsaa at staae sig en Bane for at kunne trække til sig dette Opland, der hidtil i en meget væsentlig Grad havde hørt Aarhus til, og da navnlig ogsaa af den Grund, at Aarhus havde Søforbindelse paa den sydlige Del af den Dal, der strækker sig mod Ost. Som sagt, den Gang det blev til Alvor med Randers—Grenaa Banen, og dens Retning var godkjendt af Regeringen, kom der Forslag frem om at føre en Bane fra Aarhus, ingenlunde i den Retning, hvortil den nu gaar, altsaa hemimod NordOst, men derimod imod NordVest indtil en halv Mils. Vej fra Randers og først derefter imod Ost. De Herrer kunne begribe, at det første Svær, man fik fra Regeringen, var, at hele denne Foranstaltning eller Forretning, hvorefter man vilde gjøre Sernbanen til en Konkurrencelinie mellem de to Byer, altsaa, efterat den ene af Byernes Linie var godkjendt og fastslaaet, gjøre Indsnit i den førstnævnte By's Forretning, vilde Regeringen aldrig give sit Samtykke til. Ministeriet affatte derimod et Punkt længere mod Ost, og den Linie, der nu er kommen til Udførelse, ligger ogsaa netop i det vestlige Stjæl af det af Regeringen tilladte Terrain. Der har man altsaa et tydeligt Bevis paa, at de lokale Interesser, skjøndt de i stærkeste Grad vare belagte med Penge fra Egnen, paa ingen tænkelig Maade, efterkom deres Fyldestgjørelse vilde have været det Samme som et Indbrud paa Randers's Opland, sit Approbation af Regeringen. Til Krods for gjentagne og atter gjentagne Anmodninger fastholdt Ministeriet sin Beslutning: „Ikke en eneste Men Vest for den Linie, som vi maa anse for tilstrækkelig til at tilfredsstille Eders Krav paa at blive holdt i Forbindelse med Eders gamle Opland; og paa ingen Maade maa I følge en Linie, der i nogen Henseende kunde præjudicere den Linie, hvorved Randers er kommen i Forbindelse med sit Opland.“ Jeg tør altsaa tro, at de Herrer ville erkjende, at Indenrigsministeriet saa langt fra har savnet Indflydelse paa Retningslinierne, at Ministeriet tværtimod i fuldt Maal har gjort sin Indflydelse gjældende, ligesom Ministeriet aldrig nogenstunde har givet sit Samtykke til nogen Sernbanelinie, forinden det har forhandlet detsom med de til Ministeriets Raadighed staaende tekniske Kræfter. — Den næste Indvending, der er fremkommen, er hentet fra Hensynet til Driften, idet man har fremhævet, at der efter Systemet af 1873 ikke saa meget vilde blive taget Hensyn

til, om Driften var hensigtsmæssig for Egnen, men derimod væsentlig til Udbyttet af Driften. Jeg tør nu, tror jeg, dristig henstille, hvorvidt man med Nette kan gjøre denne Indvending gjældende mod de nuværende Lokalbener, som jo alle, med Undtagelse af Odense—Svendborg Banen, betale sig saa usjælt, at der ikke kan være Tale om, at Hensynet til Udbyttet kan have øvet nogen Indflydelse paa Driften. Men det turde derhos være at nævne som Noget, der maa anerkjendes ved at Sernbanedrift, at den Drift, der passer Egnen bedst, er ogsaa den eneste, der betaler sig. Det er klart, at, naar man vil føre for Folk og føre deres Gods, maa man indrette sig saaledes, at man tilfredsstiller deres Fordringer i Henseende til Kjørslen af Godset og Befordringen af deres Personer; thi gjør man ikke det, kan man aldrig være sikker paa, at Banen vil betale sig. Naar man derfor siger, at der tages Hensyn til Udbyttet, saa kan man næsten synonymt dermed udtrykke, at man tager fornustigt Hensyn til, at der kjøres paa denne Bane paa en fornustig Maade. Derhos maa det være klart nok, at naar Staten skulde tage Driften i sin Haand, vilde den jo ingenlunde paa den Maade kunne varetage de rent lokale Interesser, som naar de lokale Mænd selv have Indflydelse paa Driften. Jeg tør tro, at en af de Grunde, hvorfor Odense—Svendborg Banen reusserede, er netop den, at den har en fornustig og dygtig Administration i Forbindelse med Betingelserne for en Sernbane; den har indrettet sine Stationer og hele Driftsmaade saaledes, at den tilfredsstiller netop de Krav, som Egnen kan gjøre til at se sig befordret paa sin Sernbane. Noget, der ubetinget for de lokale Forhold er det heldigste Hensyn at tage. Jeg behøver ikke her at nævne, at disse saakaldte Drifter fra Publikums Side, disse Udtalelser om, at man paa den ene eller anden Maade ikke tilfredsstiller Publikums Krav, ere i de 99 Tilfælde af 100 selvsjælgelig grebne ud af Luften. Publikums velforstaede Lær og Sernbaneselskabets velforstaede Lær, de to følge hinanden med Nødvendighed, derom vil man vist ikke let kunne veise nogen begrundet Tvivl. Der blev dernæst anført, at Anlægene vilde let blive begrænsede til de større Byer, medens andre Egne, hvor der af andre Hensyn kunde være Grund og Trang til en bedre Kommunikation, vilde ikke blive delagtiggjorte i Sernbaneanlæg. Jeg tror, at med Hensyn til Sernbaneanlæg udtalte den høitærede Indenrigsminister en særdeles rigtig Sætning, da han forelagde Lovforslaget, nemlig den, at man ikke skal anlægge en Sernbane, undtagen hvor der er Noget at føre. Man kan altsaa være ganske sikker paa, at blive de private Anlæg baarne af Egnens egne Pengemidler, blive anlagte i en vis Egn og ved de større Byer, er det af den Grund, at man der har Noget at føre, og det vilde være yderst