

fra Trafikken skulde løbe til Aarhus, og at de, som havde sat sig i Spidsen for Randers-Greanaa-Banen, vilde sige: nei, Tak, saa have vi ikke Brug for Koncesjonen, vi ville ikke betale de Byrder, som flyde deraf. Paa et senere Tidspunkt tilspiede Ministeren: Det dreier sig selvfølgelig om at drage Trafikken fra Randers til Aarhus. Det var altsaa de Forudsætninger, under hvilke Loven om Randers-Greanaa-Banen blev vedtaget i 1872—73, men Tiderne skifte og med de skiftende Løber kommer der skiftende Indenrigsministre, og med de skiftende Indenrigsministre kommer der skiftende Ansættelser, og det var derfor to Aar senere, i 1874—75, maaste noget forbaavende for Folkethinget, at en Indenrigsminister fremsatte Forslag om Aarhus-Nyomgaard-Banen. At man dengang gjorde stærkt Modstand fra Randers Side, var dog kun saare naturligt, og ligeledes at man i sidste Instants stillede den Fordring, at man i ethvert Tilfælde burde lade Banen blive færdig og lade Driften begynde, for at se, om den kunde betale sig, inden Rigsdagen gav Samtykke til en saadan Sidebane. Dette forekommer mig var en meget billig Fordring. Ikke desto mindre vedtoges Forslaget om Aarhus-Nyomgaard-Banen. Jeg skal ikke paa dette Stadium tale om, hvilke Midler der blev sat i Bevægelse, for at faae denne Bane bygget, men jeg kan dog ikke lade ude af Betragtning, at, medens det i alt Væsentligt er Landkommunerte der have ydet Tilskud og derved gjort det muligt at faae Randers-Greanaa-Banen bygget, saa er det omvendt ikke Tilfældet med Aarhus-Nyomgaard-Banen, thi der er det fortrinnsvis Aarhus By, der har gjort det største Tilskud, et Moment, som der ogsaa bør tages Hensyn til. Jeg tror derfor, at, naar man skal diskutere dette Spørgsmaal, saa kan man ikke se bort fra de to Baners Tilblivelses-historie, og jeg kan tilføie, at, dersom man i Randers havde haft en Tanke om, at der vilde komme et Lovforslag om den Sidebane, som senere blev vedtagen, nemlig Aarhus-Nyomgaard-Banen, saa vilde Randers-Greanaa-Banen aldrig nogensinde være kommen i Stand, thi saa vilde der for Randers ikke have været nogen Opfordring til at deltage i et saadant Foretagende. Jeg tror, at denne Forklaring er noget anderledes end den, der blev fremsat af det ærede Medlem for Kjøbenhavns 5te Valgfreds (Wille). Jeg vil ikke sige, at det er Sidebanerne, der have været Skyld i, at Randers-Greanaa-Banen har været saa uheldig. Jeg tror, at den samme Skæbne har ramt begge Baner; thi det maa vistnok siges, at det er de uheldige Pengeforhold og den Umstændighed, at det var umuligt at realisere de Præferenceaktier, som Selskaberne havde Tilladelse til at udstede, til en rimelig Cours, som er Skyld i, at Selskaberne ikke have været i Stand til at opfylde deres Forpligtelser, og det er igjen dette, som har foranlediget, at Regjeringen maatte træde til. Uhel-

det ramte først Randers-Greanaa-Banen. Da denne ikke kunde tilbagebetale Handelsbanken det Saan, den havde faaet af den, blev Banen stillet til Auktion, og da derefter Selskabet henvendte sig til Regjeringen om Assistance, laante Regjeringen Selskabet 770,000 Kr. paa de Betingelser, som nærmere ere anførte i Motiverne. I disse er der imidlertid et lille Ord, som jeg gjerne vilde have tillagt en ikke uaføentlig Betydning, saa meget mere som det forekommer mig, at Regjeringen har overset dette Ord. Der staar nemlig: „dog at Vederlaget i det Mindste bestemtes til et saa høit Beløb, at samtlige Selskabets Forpligtelser derved kunde dækkes“. Dette „i det Mindste“ har Regjeringen forstaaet i den Grad bogstavelig, at den har taget netop det Allermindste. Jeg tror, at, dersom Generalforsamlingen nogensinde havde tænkt sig Muligheden af, at Regjeringen vilde fortolke det paa denne Maade, saa vilde det have forandret Resultatet af Forhandlingerne. Hvad Aarhus-Nyomgaard-banen angaar, førte Forhandlingerne til det Resultat, der er udtrykt i Lovforslagets § 2. Naar vi nu vedtage Lovforslaget i den foreliggende Form, saa vil man kunne sige: ja, vi bevilge jo ikke Andet, end hvad begge Selskabers Generalforsamling paa Forhaand have accepteret; men jeg tillader mig at tro, at Generalforsamlingen for Randers-Greanaa-Selskabet aldrig har tænkt sig Muligheden af, at § 1 vil blive affattet paa den Maade, som slet er, thi hvad vil Lovens Vedtagelse føre til? Den vil føre til, at imedens man dog giver Aktionærerne i Aarhusbanen Halvdelen af det Tilskud, som de have gjort, saa giver man Randers-Greanaabanens Aktionærer slet Intet, og det begrundes paa den mærkværdige Maade, som findes i Rigsdagstidenden Side 32, hvor Indenrigsministeren ved Forlæggelsen af Lovforslaget udtaler: „Naar Forholdene her synes at stille sig gunstigere for de private Aktietegnere og Kommunerne, er det egentlig mere tilsyneladende end virkeligt, idet Tilskudet fra deres Side har været saa stort, at selv om de faae Halvdelen af, hvad de have bidraget, vil der dog fra Privates og Kommuner Side være ydet Mere til denne Banes Anlag end til Randers-Greanaabanen, naar Aktionærerne der Intet faae; saaledes er Forholdet.“ Jeg vil tillade mig at sige, at denne Sammenligning har det været mig vanskeligt at forstaa, og det bliver mig dobbelt vanskeligt, naar jeg tænker tilbage paa den Forhandling, som i sin Tid er bleven ført her i Salen om Anlægget af Aarhus-Nyomgaardbanen. Thi, hvad var det for et Argument, som den Gang blev ført med saa stor Styrke, og som saa væsentlig bidrog til, at Lovforslaget blev ført igjennem? Det var den meget betydelige Tilslutning, som Anlægget havde faaet i den Egn, gennem hvilken Banen skulde gaa. Det var denne meget betydelige Tilslutning, som førte til, at man