

dig. Man lægger en afgjørende Vægt paa den Betragtning, at de paagjældende Egne vilde ikke have kunnet vente at faae Jernbaner eller dog i alt Fald ikke at faae Jernbaner saa tidlig, derfor det havde været Staten, der skulde have anlagt disse Baner. Herimod er der nu gjort forskjellige Betragtninger gjældende, af hvilke jeg kan tiltræde nogle, men maa udtale mig mod i alt Fald een. Det ærede Medlem for Aarhus Amts Iste Valgkreds (Winther) har nemlig villet gjøre gjældende, og det ikke blot denne Gang, men ogsaa ved tidligere Leiligheder, at Banerne gjennem Halvøen Mols vare et naturligt Led af en Bane, som skulde fortsættes fra Lange til Silkeborg, som allerede er fortsat fra Silkeborg til Herning, og ifølge Lov 16de Juni 1879 nu endvidere skal fortsættes over Herning og Ribæk til Larm, og deri ser det ærede Medlem da et Bevis for, at den østjydske Bane hører med som naturligt Led af hele det jydsk Jernbanenet. Til denne Opfattelse tror jeg nu imidlertid, at man maa gjøre opmærksom paa, for det Første at det er dog ganske selsomt, at vi i Løbet af lidt over en Snæs Aar skulle være komne dertil, at, medens man begyndte med at tvivle om, hvorvidt een jydsk Jernbane overhovedet var tilrædelig og antagelig — Mange af os kunne huske den Tid, Mange af os have deltaget i de Overveielser, som foregik i 1856—57, om det var forsvarligt at lægge en Jernbane i Jylland fra Aarhus over Langaa til Viborg-Struer — saa ere vi nu allerede komne dertil, at foruden denne ene Jernbane have vi faaet en sydlig Jernbane, nemlig over Lunderskov, og at man nu ganske freidig fører Ordet for en tredje Jernbane, der skal gaa fra Grenaa Havn over til Larm og Ringkjøbing. En anden Omstændighed, jeg vil fremhæve mod hin Betragtning, er, at, selv om der virkelig kunde have været Tanke om at anlægge en østjydsk Bane som et Led af en saadan tredje jydsk Jernbane, saa havde den ganske vist ikke faaet den Form, som den nu har faaet. Denne Form er særdeles uheldig af den Grund, at den i Virkeligheden er et Udtryk for en Rivalitet — jeg kunde næsten sige en noget smaalig Rivalitet — imellem de to jydsk Kjøbstæder, som paa hin Egn kæmpe om Forrangen, nemlig Randers og Aarhus der — som jeg tidligere har udtrykt det — formelig duellerede paa Jernbaner med hinanden. Den uhenigtsmæssige Form, som disse Baner nu have, vilde de ganske sikkert ikke have faaet, hvis Staten havde anlagt dem; men paa den anden Side, tror jeg, at Alle maa erkjende, at denne Egn af Jylland, efter sin naturlige Befæstethed, efter sin Frugtbarhed, efter sin Befolkning, efter sin Veligheden og efter sit Forhold til de andre Landsdele kunde med fuldkommen Føje have ventet, at dens Krav paa en Jernbane ikke var blevet længere udsat, og at den med god Ret kunde have forlangt at komme i Be-

tragtning fuldt saa tidlig, ja endog tidligere, end forskjellige Egne af Jylland, som nu have faaet en Bane. Jeg tror derfor, at navnlig de Medlemmer fra de jydsk Egne, som have været saa heldig stillede, at Staten hos dem har anlagt Baner, skjønt det var klart, at disse Baner hverken direkte i Forrentning eller, i alt Fald i en nær Tid, indirekte kunde betale sig, at disse Repræsentanter have en høi Grad af Opfordring til at tænke paa, hvorledes Beboerne af Halvøen Mols have været stillede, og til at erkjende, at disse maa gaa jævnsides med dem i Forbringen til, at Staten gjør Noget for deres Jernbanevesen. Have de paa den ene Side vundet derved, at de have faaet deres Baner nogle Aar tidligere, saa ville de, selv om Lovforslaget maatte blive vedtaget i den nuværende Skikkelse, dog paa den anden Side have bragt saa store finansielle Offre, at der ikke er nogen stor Fare for, at dette Exempel skulde oplive til altsor hidig at gaa paa med nye Jernbaneanlæg. Imidlertid erkjender jeg, at det ikke er muligt paa Sagens nuværende Trin med afgjørende Visshed at sige, om den Fremgangsmaade, som Lovforslaget anbefaler, i sig selv er den hensigtsmæssigste og rigtigste. Der fremkom under Forhandlingerne forleden en Tanke fra min ærede Kollega for Kjøbenhavns 4de Valgkreds (Schæring), som gik ud paa, at Staten ikke skulde erhverve disse Baner ved Kjøb, men istedet derfor skulde yde dem Laan paa saadanne Billaar, at Jernbanerne paa den ene Side bleve sikrede imod det, som nu er deres væsentligste, jeg kan gjerne sige eneste Ulykke, nemlig den, at de kunne faae visse større Laan opsagte meget hurtigt, og at Staten paa den anden Side dog kunde sikkre sig rimelige Renter af sine Penge. Det ærede Medlem henviste til, at det vilde være noget i Analogi med, hvad der i sin Tid skete fra Statens Side ved Rentegarantien for de sjællandske Baner. Det bør dog bemærkes, at Sammenligningen er rigtig overalt paa de Punkter, som ere til Byrde for de paagjældende Baner, men at man derimod ikke kan sige, at der tilføres de østjydske Baner den Fordel, som i sin Tid tilførtes de sjællandske derved, at Staten overtog fuld Rentegaranti; thi Alt, hvad der vilde være Tale om her, er, at Statens Rente af det Laan, som maatte blive ydet, skulde, saafremt den ikke kunde udredes af Driftsoverskudet, lægges til Kapitalen for i en senere Tid at afbetales igjen til Statskassen. Dette forekommer mig at være en Ordning, som kunde have mange Fordele, og jeg vil tilføje, at den maatte have Fordel for begge Parter, paa den ene Side for Staten, som derved undgik en saa stor Kapitals Udbetaling som den, der ellers er Tale om, og paa den anden Side for Aktionærerne, som derved kunde have berettiget Haab om, at fremtidige Fremskridt og Oparbeiden af Driften efterhaanden vilde stille deres Kapital i Banerne gunstigere. Jeg ser kun een afgjørende