

Bandet, hvor Banen skal føres et Stykke hen ved Havkanten og sandsynligvis skal der en Sten-
dæmning til ligesom for Nyomgaardbanen og
derneft skal Stationen legges ude i Bandet. Nu
kan det nok være, at Aarhus By synes ganske
godt om, at Havkanten sikkes tilstrækkelig ved en
saadan Sten-
dæmning o. s. v., men det bliver et
saa bekosteligt Foretagende for Banen, at jeg tror,
det vil skade den saameget, at Aarhus bør op-
give det. Derfor vil jeg haabe, at, hvis det
Projekt, der blev udfæstet i 1875, skulde benyttes,
at man saa foretager disse to Forandringer, nem-
lig lader Banegaarden ligge midt Nord for Byen
og lader Banen støde til Statsbanen ved Viby.
Den ærede Forslagsstiller udtalte, at han var
ledet til Lovforslagets Fremsettelse ved en Ud-
talelse fra Jernbaneudvalget, som var nedfat i
1876—77, hvor man gik ud fra, at man maatte
forlade det tidligere System for Bygningen af
private Jernbaner ifølge Loven af 1873 og gaa
over til Statsbygning og Statsdrift med Tilskud
fra vedkommende Egn; men saa mente man, at
der kunde være Undtagelser fra denne Regel og
henpegede saa til en Bane som den fra Aarhus
til Odber. Der maa nu den ærede Forslags-
stiller erindre, at vel havde en Del af Udvalget
i 1876—77 den Anskuelse dengang, men som
den sikkert ikke nu har. Man var dengang ved
at gaa over fra Systemet af 1873 til Stats-
bygning og Statsdrift med Tilskud fra de ved-
kommende Egne, men at man nu i 1880
skulde sympatisere meget stærkt med dette Sy-
stem, tror jeg ikke, og jeg tror heller ikke, at
at det Resultat, vi have set for de private Baners
Vedkommende, særlig peger hen i den Retning, at
det skulde være heldigt. Saa meget jeg vil ønske
Banen til Odber, saa vil jeg ogsaa ønske, at, naar
vi vedtage en Lov her, at den saa bliver saadan, at den
fører til et heldigt Foretagende. Jeg vil derfor ogsaa
ønske, at man holder paa, at det bliver Bygning af
Staten med Statsdrift og med Tilskud fra ved-
kommende Egn. Man kan nok sige, at det er ikke
noget større Opland, denne Bane betjener, men
jeg tror, at man med Rette kan sige, at, har Nags-
dagen og Staten givet Tilskud f. Ex. til Lemvig-
banen, saa er denne Bane ligesaa berettiget til
Tilskud som den anden, og man kan vel endog
sige, at den er mere berettiget; men vil man og-
saa kræve et større Tilskud fra vedkommende Egn,
tror jeg, den vil være langt bedre tjent dermed,
end med at faae en Bane efter det forelagte For-
slag. Man har i de Lovforslag om Baner, der
udkom sidste Aar, krævet et Tilskud fra vedkom-
mende Egn af 80,000 Kr. pr. Mil. Jeg vil
endogsaa sige, at, hvis man her gik til at forlange
 $\frac{1}{2}$ Gang saa meget til, altsaa 120,000 Kr. pr.
Mil for et Baneanlæg paa omtrent $2\frac{1}{2}$ Mil,
altsaa i det Hele 300,000 Kr., vilde Egnen være
langt bedre tjent med at give dette Tilskud til
Banen, naar Staten saa paatager sig at bygge

og drive den. Man skal jo tillige erindre, hvor
heldigt det bliver for Trafikken, at en saadan
Banestump ikke bliver dreven for sig, men sammen
med hele Banenettet. Vi have set Resultater i
den Retning fra Herning Banen, der nok maa
tyde hen paa, at vi ikke skulde gjøre noget Vig-
nende som der. Hvis man altsaa kunde faae
Lovforslaget ændret i den af mig antydede Ret-
ning og navnlig tage Hensyn til det Udbytte,
Statsbanerne have ved den Tilførsel af Trafik,
en saadan Tøbe- eller Sidebane giver Hovedbanen,
vil man muligen komme til det Resultat, at det
var heldigere at lægge Banen fra Odber til Hoved-
gaard i Stedet for til Aarhus. Det er jo nem-
lig sikkert, at Statsbanerne i saa Tilfælde ville
faae en langt betydeligere Tilførsel fra Odber.
Bliver Banen ført til Aarhus, vil Trafikken nær-
mest komme til at gaa kun dertil og ikke videre,
men bliver det en Bane Odber-Hovedgaard, saa
vil den gaa over Aarhus Nord paa og over
Horsens Syd paa eller maatte endnu rigtigere til
de store Hovedbaner, til Lybftland over Hamborg
eller til England over Esbjerg eller til Kjøben-
havn. Deri synes jeg ligger Noget, der taler for
at foretrække Odber-Hovedgaard for Odber-
Aarhus.

Nu kommer jeg til et temmelig tilbent
Spørgsmaal, som den ærede Forslagsstiller har
fremhævet temmelig stærkt saavel idag som den-
gang, han fremsatte Lovforslaget, nemlig Aktie-
tegningen. Den ærede Forslagsstiller siger, at der
er tegnet 600,000 Kr., og at denne Tegning har
havt væsentlig Indflydelse paa Fremsettelsen af
Lovforslaget; men jeg tror, at det ærede Medlem
her gaar ud fra en Forudsætning, der temmelig
sikkert ikke vil holde Stik, den nemlig, at ved-
kommende Aktieegnere skulde være villige til nu
at indløse, hvad de i sin Tid have givet deres
Drd til. Jeg vilde ønske, det var Tilfældet, men
jeg tror temmelig sikkert, ja, jeg kan sige, jeg
tror sikkert, at det ikke er Tilfældet. Man
skal erindre, at disse 600,000 Kr. bleve teg-
nede i den gode Tid, i 1875, og overfor
en anden Bane end den, der her er Tale
om, en væsentlig kostbarere Bane, idet Projektet
dengang løb paa $1\frac{1}{2}$ Million Kroner, og det
tror jeg dog maa tages i Betragtning, naar man
nu vil gaa ud fra, at denne Aktietegning skulde
gjøres gjældende overfor den Bane, der her er
paatænt. Dertil skal jeg minde om, at denne
Aktietegning gik ud fra to Alternativer, først dette,
at Staten byggede Banen med Tilskud fra Egnen,
og dernæst, hvis det ikke kunde lade sig gjøre,
at da Egnen eller Aktieegnerne byggede og drev
Banen med Tilskud fra Staten, altsaa ingenlunde,
saaledes som den ærede Forslagsstiller gaar ud
fra, uden Tilskud fra Staten, men med Tilskud
af 80,000 Kr. pr. Mil. Nu vil den ærede
Forslagsstiller dog alligevel sætte sit eget Barn
ud — thi saaledes kan man betegne dette Lov-