

lighed sige, at vor Jernbanebygning har været en af Lovgivningens allerbedstsigeligste Frugter. Ser man det saaledes fra Kjøbstædernes Standpunkt, fremtræder det interessante og ret tilfredsstillende Resultat, at næsten alle Kjøbstæder i Landet hver have faaet sin Jernbane, i alt Fald i de Provindser, hvor det overhovedet har været muligt at anlægge Jernbaner. I Sylland, som dog er den Provinds, hvor man sidst er kommet til med Jernbanebygning, vil man finde, at der nu kun refterer 5 Kjøbstæder, som ikke have faaet Jernbane. Af disse er den ene saa langt ude beliggende i Flyvesands og salt Vands Omgivelse, at Ingen kan undres over, at den har maattet vente lidt, og dog vil det sandsynligvis ikke vare længe, inden vi ogsaa faae et Forslag om en Jernbane ogsaa til denne By. — To af Byerne have, saavidt jeg veed — i alt Fald ikke i den senere Tid — ladet høre fra sig om Jernbane, og det har jo hidtil ikke været Skik, at vi paanøede Nogen Jernbane, som ikke selv har begjæret den, disse to Byer ere Mariager og Ribe. Der bliver saa kun tilbage Søby og Gbeltoft. Om den første By har jeg ikke noget Mandat til at udtale mig, men det vil sandsynligvis ikke vare overmaade længe, inden vi ogsaa fra den By faae et Forslag om Jernbane. Der er altsaa af Rækken kun Gbeltoft tilbage, og det tør vel siges, at det ikke er ganske umotiveret, at der nu foreligger Forslag om en Jernbane til denne By. — Det maatte da i al Fald være den By, der maatte komme i første Linie, saa at det dog ikke vilde have været ret længe, inden Forlangende om Jernbane paa anden Maade vilde have fremkommet. Der kunde maaste snarere være Spørgsmaal om, hvorfor vi have ventet saalænge dermed, og hvorfor det ikke er fremkommet for længe siden, thi ret betænkt har der jo egentlig været meget gyldig Grund dertil. Jeg tillader mig blot at reise det Spørgsmaal: Tro de Herrer nu, at dersom vi havde haft et System, hvorefter vore Sidebaner skulde anlægges og hvorved deres Retningslinie og Rækkefølge var givet, tro de Herrer da, at man havde ladet denne By ligge der i 15 Aar omgivet af for den stadelige Baner til mange Sider, uden at den havde faaet nogen Bane eller dog Tilbud derom? Jeg tror det ikke, men jeg skal dog ikke komme nærmere ind paa nogen Drøftelse af de forskellige Systemer, som Banerne ere byggede efter. Jeg kunde maaste derved særlig udsætte mig for nogen Misforstaaelse, hvilket jeg gjerne vil undgaa ved denne Sags Behandling. Jeg vil for Øvrigt gjerne ind-

rømme, at selv om vi ofte have skiftet Planer med Hensyn til Anlægget af vore Baner, har det dog ikke bevirket, at de have faaet de bedste Baneretningslinier, men man maa dog indrømme, at der er vundet meget betydelig i Erfaring paa dette Omraade, og den kan dog i alt Fald komme os tilgode. Jeg kan egentlig heller ikke godt tilbageholde den Bemærkning, at da den østjydske Bane blev anlagt, blev der givet os et Slags Haab om Anlægget af den her foreslaaede Bane, og lad det nu ogsaa blive sagt her i denne Sal, hvad der ofte er blevet ytret uden for den, at dersom denne Bane samtidig var bleven anlagt, vilde det sandsynligvis have bidraget til, at hele dette Baneanlæg havde faaet en nogen bedre Status, end Tilfældet blev; thi som bekjendt blev der anlagt en 14 Miles Bane, der dog ikke kunde komme til at gjøre nogen Nytte uden for omtrent 16 Kv.=Mil, hvorimod man, ved at have knyttet denne Bane til, vilde have inddraget 5 à 6 Kv.=Mile og en By mere under dens Oppland. Set fra et økonomisk Standpunkt maa det altsaa antages, at det vilde have været fordelagtigt, om man allerede den Gang havde knyttet denne Bane til. Jeg har omtalt, at vi have bygget efter forskellige Systemer, og om jeg nu just ikke har i Sinde at komme nærmere ind derpaa, er der dog et Forhold, som jeg ikke kan undlade at omtale, fordi det angaar en Bane, som staar nærmest ved den, man her paatænker at anlægge, og fordi det i Meget kan tjene til Mønster for den her foreslaaede Bane. Mene Statsstilskudet synes at kunne tjene til Mønster for det Statsstilskud, der kan forventes. Denne Bane er Randers—Grenaabanen. For deres Vedkommende, der maaste ikke kunne erindre, hvad der foregik med Hensyn til den, skal jeg omtale, at vi i 1873 vedtog Anlægget af en Bane fra Randers til Grenaa, og et Aar eller to derefter den sig dertil knyttende Aarhus—Kjølsgaard Bane. Med Hensyn til disse Baner blev det vedtaget, at de skulde anlægges af Private, men have et Tilskud af Staten af omtrent 80,000 Kr. pr. Mil, hvilket Tilskud de ogsaa paa det Nærmeste fik, men i 1881 kom et nyt Arrangement mellem Baneeierne og Staten i Stand, hvorved Staten afskjødte Baneeierne Banen og betalte derfor omtrent  $4\frac{1}{2}$  Mill. Kr. — da jeg husker Summen nøie, skal jeg gjerne nævne den: 321,000 Kr. pr. Mil. Det er altsaa dette Beløb, som disse Baner staa Staten i. Jeg skal dog indrømme, at der maaste kan gøres en Indvending mod dette Tal, man kunde nemlig sige, at der deri ikke er beregnet det Tab, som Statskassen har lidt, ved ikke at faae den