

holdene ogsaa komme til at ligge saaledes, at der i det Øjeblik, der søges Koncession paa Anlæg af denne Bane, alligevel ikke bliver givet Koncession til mere end 4 Baner i samme Aar, idet den Eventualitet kan indtræffe, at man kun er færdig til at søge Koncession paa 3 andre Baner, og at denne altsaa kan komme ind som den 4de. Men skulde det være Tilfældet, at der i samme Aar er 4 andre Baner, der søger Koncession, er det Forudsætningen at give Koncession til denne som den 5te, det synes jeg; den har Krav paa i Henhold til Jernbaneloven af 27. Maj 1908.

Jeg tror ikke, det vil være nødvendigt at tale udførligere om dette Lovforslag, som er saa let overskueligt, jeg anbefaler det til velvillig Behandling i dette Ting.

**Døcker:** Som den højtærede Minister lige har udviklet, drejer dette Lovforslag sig om en Ændring i Jernbaneloven af 1908. Man kan i og for sig ikke sige, at det betyder en Udvidelse af Jernbaneloven. Det angaar jo den Bane, der blev bevilget under Nr. 29 paa Loven, idet det der hedder: „En Jernbane fra Ryomgaard til Gerrild, eventuelt til Grenaa.“ Stykket fra Gerrild til Grenaa er altsaa opført eventuelt og er endnu ikke bygget, hvorimod man jo alt i 1½ Aar har haft Banen fra Ryomgaard til Gerrild i fuld Drift. Naar Banen ikke, som det skulde synes naturligst, har faaet sit Endepunkt i en By som Grenaa, men stopper op ved en Landstation som Gerrild, maa Grunden dertil vel nærmest søges i en vis Modvillie fra Grenaa, som overhovedet ikke har stillet sig særlig velvilligt overfor dette Baneanlæg. Resultatet er blevet, at der nu er en Bane, som stopper op ved Gerrild, og som i nogen Maade maa siges at være af generende Indvirkning paa Grenaa By. De nuværende Aktieejere i Ryomgaard—Gerrild-Banen har ikke villet tage Koncession paa det resterende Stykke. Nu synes det ifølge et Andragende, som den højtærede Formand har meddelt er indgivet til Rigsdagen i Dag, som om der er Mulighed for, at de gamle Koncessionshavere ogsaa vilde tage Koncession paa det resterende Stykke, saaledes at dette Lovforslag muligt kunde blive overflødig, og Banen altsaa kunde blive anlagt, som den er vedtaget paa Jernbaneloven i 1908 i sin fulde Udstrækning. Jeg vil benytte Lejligheden til at takke den højtærede Minister for den Stilling, han har ladet Statens Stemmer indtage i de Afstemninger, der er foretagne

angaende dette Baneanlæg. Det er efter min Mening altid lidt uheldigt, naar Staten tager stærkt Stilling i saadanne Spørgsmaal, hvor de særlige Egne har deres Interesseskampe at udkæmpe. Vi har haft Eksempler paa saadanne Interesseskampe med Hensyn til Forslag om enkelte Ændringer af Jernbaneloven, som har været behandlet i Tinget i Aar. — Der har været mange Deputationer og er fremkommet mange Andragender til Ministeriet angaaende denne Bane. Dog har der i Folketinget ikke været nedsat Udvalg desangaaende. Det forekommer mig alligevel, at man ikke har fuld Klarhed over, hvordan Stillingen er overfor det Banestykke. Der har været Tale om at bygge Banen Gerrild—Grenaa paa to forskellige Maader, en østlig og en vestlig Banelinie. Udgifterne dertil er ikke væsentlig forskellige, Anlægssummen vil paa den ene Linie blive 700,000 Kr. og paa den anden godt 600,000 Kr. Men det vilde dog være rimeligt, synes jeg, at man fik lidt nøjere Besked om disse eventuelle Linier, og skønt jeg i det hele maa sige, at det er saare fornuftigt at søge at føre Banen ind til en By, kunde det dog være heldigt, om man foretog en kortvarig Udvalgsbehandling. Naar Tiden kommer dertil, skal jeg derfor tillade mig at foreslaa en saadan; i øvrigt vil jeg tillade mig at anbefale Lovforslaget til en velvillig Behandling, idet det som sagt efter min Mening altid er det fornuftigste at søge at gøre Byerne til Endepunkter for Baner. Lovforslaget forandrer jo ikke den i 1908 vedtagne Jernbanelov.

**Jørgen Berthelsen:** Det foreliggende Lovforslag kunde maaske siges kun at have formel Betydning, idet det jo egentlig ikke gaar ud paa en Forandring af Jernbaneloven af 1908, hvori der staar, at der kan gives Bevilling til en Bane fra Ryomgaard til Gerrild eventuelt til Grenaa. Naar Ministeren ikke har ment sig berettiget til efter Loven af 1908 at give Bevilling paa den Maade, som der her er Tale om, er det naturligvis den forsigtigste Vej, han her er gaaet, men Lovforslaget medfører egentlig ikke nogen Forøgelse af det Jernbanenet, der er vedtaget i 1908. Grunden til, at der ikke har kunnet opnaas Enighed mellem de interesserede Kommuner paa Egnen mellem Ryomgaard og Grenaa, er jeg ikke tilstrækkelig lokalkendt til at kunne udtale mig om, men det vilde være i høj Grad uheldigt, om der vedblivende skulde være saa-