

frygte. Jeg er nu ved alle de Mobbemærkninger, jeg har læst i denne Sag, navnlig ved Udvalgets Betænkning, ikke i mindste Maade bleven bragt til at fravige den Anskuelse af Sagen, den nemlig: at denne Bane saavel som enhver ny Bane paa et længere District vel i de første Aar, dog kun i nogle faa Aar, vil give et mindre Udbytte end 4 pCt.; men at, naar den har tiltrukket alle de naturlige Midler til dens Benyttelse, vil den rentere sig, og jeg anseer det langt sandsynligere end det Modsatte, at de Procenter, som Staten i de første Aar maaskee kommer til at tilskyde, ville blive tilbagebetalte, idet Udbyttet vil nærme sig mere 5 pCt. end 4 pCt.

Min Hovedgrund herfor er, hvad Persontransporten angaaer, den særdeles gunstige Befolkningsstilstand for den hele Linie. Det er en Erfaringsætning, som ogsaa er bekræftet ved Altona-Kieler Jernbanen, at det ikke, endogsaa paa de meest befærdede Strækninger, saameget er den Færjel, som finder Sted fra det ene Endepunkt af Banen til det andet, der giver Jernbanen sin Hoved-Indtægt, som det er Befordringen især af Menigmand paa de kortere Distancer fra Mellemstationerne. Det har viist sig selv paa den Strækning, hvor man skulde synes, at Færjelen mellem Endepunkterne maatte være overveiende, nemlig Altona-Kieler Jernbanen, at denne desuagtet har havt en overveiende Indtægt af de Folk, som ikke reise fra Altona til Kiel, men enten til Altona eller til Kiel, eller fra den ene Mellemstation til den anden. Man har undrykt, det saaledes: at det er de trøielædte Personer, der betale Jernbanen; man vil ogsaa finde, at den 3die Plads, uagtet Prisen er meget billig i Forhold til de andre Pladser, dog giver den større Indtægt. Det er jo ogsaa naturligt, thi efterhaanden som Menigmand lærer, hvad Tiden er værd, indseer han ogsaa, at det er mere besparende for ham, at besøge sine Grønder, idet han benytter Jernbanen, end ved at gaae tilfods for at spare Pengene; derved skeer det ogsaa, at mange Ting, som kunne være til Gavn for Folks

Bedrift, foranledige mangfoldige korte Reiser, medens det tidligere var Folk for ubeleiligt at faae sllige Ting besørgede, da Veien til Byen var saa lang. Disse Ting ville nemlig nu blive besørgede ved at benytte Banen, og saaledes vil den hele Bevægelse i de omkringliggende Egne hæve sig, efter som Beboerne stadigt meer og meer benytte Banen. Heraf vil paa den anden Side følge, at en Bane over Hedeskrækninger ikke vil kunne betale sig, og der maatte derfor være andre ganske særegne statsøkonomiske Grunde tilstede, naar man skulde gaae ind derpaa. En sllig Bane vilde, som sagt, aldrig betale sig, og det var det, jeg udtaalte, da den omtalte Sag var for i den visborgske Stænderforsamling, i 1846, hvor man havde den Idee at lade en Jernbane gaae fra Viborg heelt ned over den jyske Hederyg ad Flensborg til. Jeg vilde ikke have fremsat denne Indvending imod en Bane, som gik ned ad Dysthøien af Jylland igjennem de velbefolkede Strækninger. Dette var den ene Hovedgrund for den Korsørske Banes Rentabilitet, nemlig den høist fordeelagtige Befolkningsstilstand, idet de Egne, den gjennemskærer, med Undtagelse af nogle ganske korte Skovstrækninger, fremvise talrige Bønderbyer, Hovedgaarde og Præstegaarde, kort sagt, det er en saadan befolket Egn, som sjelden findes i de nordlige Lande.

Min anden Hovedbetragtning vedkommer Godstransporten. Det er nemlig vel at mærke, saaledes som jeg allerede dengang yttrede, skjøndt maaskee mindre skarpt, end jeg efter min senere Erfaring troer at kunne gjøre, — det er vel at mærke, at Ringsted ligger paa et Punkt inde i Landet, omgivet af meget frugtbar Egn, for hvilke Ringsted skulde være det naturlige Afsetningssted for Hovedproduktet, det er Kornet. Men netop herfra maa der nu føres mange Mile med Korn til Udsørel. Denne lille Byes eget Forbrug er naturligvis kun lidet, derfor ere Priserne lave og Transporten af Landmandens Sæd tvinges hen til andre Havne, Kjøge og Holbet, og, hvad Egnen henad Slagelse angaaer, til Kallundborg. Al denne Sæd vilde nu gaae til Banen.