

den ærede Minister har forelagt; thi, naar man erklærer alt det Øvrige for Lustcasteller og derved ikke tager noget Hensyn til det, saa kommer man grumme let til det Resultat: der foreligger ikke noget Andet. Men det er kun ved at erklære alt Andet end det, den ærede Minister i denne Sag har foreslaaet, for Lustcasteller, for Intetbetydende, at man kan komme til det Resultat, hvortil den ærede Minister er kommen. Altsaa troer jeg, det staaer fast og er uimodsigeligt, at den Grundvold, hvorpaa man først vilde opbygge dette Lovforslag, har vist sig at være aldeles uholdbar. Det vil være umuligt at anlægge en Tværbane fra Aarhus og tildeels i nordlig Retning, at sige, naar man vil gaae fornuftig frem, uden derved at komme til at tænke paa, hvor en tilkommende Længdebane skal gaae, om over Aalborg s. Ex. eller over Løgstør; thi det maa nødvendigviis udøve en væsentlig Indflydelse paa Spørgsmaalet om, hvor en Tværbane hensigtsmæssigst skal anlægges.

Hvorvidt den foreliggende Bane kan forrente sig eller ikke, hvilket Udbytte den vil give, altsaa hvor store Udgifter den vil paaføre Staten, maa have en meget væsentlig Indflydelse paa Udsigten til i Fremtiden at kunne fortsætte med Jernbaeanlæg i Jylland. Jeg troer, at det i saa Henseende vil være lærerigt at sammenligne den Bane, som nu er foreslaaet, med den Kjøbenhavnst-Korsørskke Jernbane. Disse to Baner ville vel ikke ganske blive af samme Længde, men denne Længdeforskel bliver idetmindste ikke betydeligere, end at man meget passende kan sammenligne dem med hinanden. — Ved Enden af den Kjøbenhavnst-Korsørskke Jernbane ligger Kjøbenhavn med et Indvaanerantal af henved 150,000, og ved den tilsvarende Ende af Banen, imellem Aarhus og Holstebro, eller Vens-Bugten, eller hvad man nu vil vælge, der ligger Aarhus, en By med en 10,000 Indbyggere. Seer man derefter hen til den anden Ende af Banen, saa ligger der paa den Kjøbenhavnst-Korsørskke Bane en af de bedste Havne i Riget, som een eller to Gange dagligt staaer i Dampstedsforbindelse med Jylland, med Fyen, med Kiel og Altona-Hamborg, og Sammenlig-

ningspunktet ved den anden Ende af den foreslaaede Bane vil blive enten Holstebro eller et Punkt ved Vens-Bugten, som man først skal lede op. Der skal naturligviis der anlægges en Havn, men naaget de Herrer, som have holdt paa dette Forslag, meget godt have erindret, at der ikke endnu er nogen Havn ved Ballum, saa synes man ganske at have glemt, at der heller ikke er nogen Havn ved Vens-Bugten. Vil man end yderligere overveie, hvilke Punkter omkring Vens-Bugten der kunne svare til Aarhus, til Nyborg, til Kiel, til Altona-Hamborg, saa vil man komme til Nykjøbing paa Mors, Thisted eller Lemvig, og jeg vil overlade de Herrer selv at supplere Rækten. Sammenligner man dernæst den sjællandske Jernbane og den projecterede Bane i Jylland med Hensyn til de Egne, hvorigjennem Baurerne gaae, saa veed man, at Banen fra Kjøbenhavn til Korsør passerer frugtbare og velbefolkede Egne, hvorimod det vistnok vil indrømmes, at Frugtbarheden og Befolkningen ved den projecterede Bane er langt ringere. Seer man endelig hen til de Forventninger, som kunne havees om, at naar der anlægges Jernbanestationer ved den foreslaaede Bane, der da snart ville reise sig betydelige Etablissementer ved disse, saa troer jeg, at det maa være lærerigt, at man, da det Stykke af Jernbanen, som ligger imellem Kjøbenhavn og Roeskilde blev anlagt, begyndte med 4 Stationer, men nu efter en Deel Aars Forløb, da Banen i sin Heelhed er taget i Brug, har fundet det tjenligt saagodtstom at nedlægge den ene Station, og Enhver maa indrømme, at de Etablissementer, der indtil denne Tid have reist sig ved de øvrige Stationer, ikke kunne kaldes betydelige. Herved maa endnu tages i Betragtning, at den Kjøbenhavnst-Korsørskke Jernbane ikke kan bære sig selv. Seer man efter i de Anmærkninger, som vi have til den Finantsløv, der nu har foreligget, saa vil man deraf erfare, at der til Banens Drift vil udfordres omtrent 70 pCt. af Bruttoindtægten, naar denne beregnes saaledes, at Banen kan svare 4 pCt.; kalder man Driftsomkostningerne og 4 pCt. Udbyttet 100, saa medgaaer der omtrent 70 pCt. deraf til Driftsomkostninger, og kun de 30 pCt. af