

som Obligationer, udstedte af Kongerigets
Finantser.

3. Tverbanens Nytte er tvivlsom og ialfsald
meget lokal.

Saafrømt nu den ifølge Lov Aft. Marts
1857 afsluttede Contract om Bygning af den
saakaldte jydskke Tverbane kan blive ophævet,
formene vi (Andersen, A. Hage, P. Hansen,
Kraiberg, Winther, Tscherning), at Saadant
bør skee fuldstændigt, og den nævnte Lov saa-
velsom den af 31te Juli 1853 sættes ud af
Kraft. Spørgsmaalet bliver derefter, hvilke
Jernbane-Anlæg vi mene fortrinlig at turde
anbefale.

Lovudkastet nævner først Bygning af Jern-
bane fra Nyborg over Odense til Middelfart,
med Dampfærger over Lillebelt og derfra til
den fiesvigiske Grændse. Heri ere vi enige, især
forbi derved opnaaes den til alle Aarstider
bedste Forbindelse med Fastlandets Jernveie,
en Forbindelse, der vil blive af endnu større
Vigtighed, naar de svenste Jernbaner føres til
Helsingborg, Dampfærger besørge Farten over
Sundet og en Jernvei anlægges til Hovedsta-
den; det tør endvidere antages, at naar den
svenst-fiesvigiske Bane er færdig, vil denne blive
Postveien, og Nødvendigheden for Staten at
være Dampskibs-Entrepreneur bortfalde, ligesom
man ikke kan nægte Rigtigheden af, hvad der
siges i Lovudkastets Motiver betræffende Tyens
gunstige „Befolknings- og Agerdyrknings-For-
hold“, der ville afgive en ikke ubetydelig Nær-
ring til en Jernbane igjennem denne D, naar
Bananen anlægges paa rette Maade. Regje-
ringens næste Forslag er at lade bygge Jern-
bane fra den fiesvigiske Grændse til Aalborg,
og uagtet vi ere enige med Regjeringen i, at
Saadant vil skee, skulle vi (med Undtagelse af
P. Hansen og Winther) dog for Tiden fore-
slaae nogen Indskrænkning i Veilængden.

Selv om der kunde være Tvivl om Rig-
tigheden af for Statens Regning at lade
bygge Jernbane igjennem Sjælland, maa det
indrømmes, at efter alt hvad der er foregaaet,
bliver et saadant Anlæg uundgaeligt, og det

er da vor Pligt at undersøge, hvorledes der
bør bygges med størst Nytte for Landet og
mindst Byrde for Finantserne. Sjællands Øst-
kyst er vel forsynet med Havne, og de ved
samme liggende Kjøbstæder kunne neppe siges
at føle stor Trang til Jernbaner for at besørge
nogen væsentlig Deel af deres Handelsomsæt-
ning. Ikke heller er Indbyggertallet saa stort,
at der af Personfrekventsen kan ventes nogen
synderlig Bessjæstiggelse for en Jernbane. Efter
en under 14de November 1856 fra det statistiske
Bureau til Indenrigsministeriet meddeelt Oversigt
over Ud- og Indførsel af de vigtigste Varer til og
fra Udlandet i 1855 sees det, at Totalbeløbet
efter nuværende omtrentlige Priser er c. 7½
Million Rd. for samtlige 13 Byer, og deraf
falde over 4 Millioner Rd. paa de 3 Stæ-
der Aalborg, Randers og Aarhus, der ere
nogenlunde lige i Omsetningens Beløb. Som
Sammenligning kan bemærkes, at Kjøbenhavn
i det nævnte Aar alene af 2 Vare-Artikler,
Caffe og Sukker, har indført for omtrent ⅔
af nævnte Beløb for de 13 Byer, og at disses
Handelsomsætning for et Aar kun er lidt over
Stor-Britanniens Ud- og Indførsel for een Dag.
Vi anføre ikke dette som noget sær vigtigt Mo-
ment, men kun som en Hjælp til Veiledning i
at bedømme disse Handelsstæders Betydning
ligeoverfor kostbare Jernbaneanlæg, der neppe
ville faae stor Del i Befordring af Ind- eller
Udførselen af grove Varer. Den samlede Be-
folkning af disse 13 Stæder udgjør ca. 55,000,
hvoraf ca. 27,000 for Aalborg, Randers og Aar-
huus, hvilke sidstnævnte 3 Stæder med Hensyn
til Jernbanetrafik dog maae komme i fortrinlig
Betragtning. Folketallet er kun ringe, og naar
hensees til, at ingen af disse Stæder kunne kal-
des formuende, eller siges at have synderlig Hæn-
delsforbindelse indbyrdes, vil Samfærsele dem
imellem neppe blive af nogen stor Betydning
for en Jernbane.

Vi tør efter det Foranførte antage, at den
jydskke Kængdebanes vigtigste Formaal er at sætte
saa stor Del af Landet som muligt i Forbindelse
med Havnene og med Fastlandet samt især at fremme
Opdyrkingen af Egne, der hidtil have manglet
den lette Communication, som er saa vigtig for
et Lands Opkomst. Med dette for Die have vi