

deles sig i to Forslag under Nr. 5 og 6; det 3die Forslag er stillet af den ærede Rigsdagsmand for Randers Amts 1ste Valgkreds (A. Sage); det 4de Forslag er det, som Lovudkastet indeholder, og endelig er det 5te Forslag, det, som er stillet af den Minoritet i Udvalget, hvortil jeg har den Ære at høre. Den ærede Minister har saa bestemt ndtalt sig mod de Forslag, som ere stillede af de to første ærede Talere (Winther og Tscherning), at det maaskee kunde synes overflødig, nærmere at gaae ind paa dem. Ikke destomindre troer jeg dog, at det ikke vil være uden Interesse, da jeg har betragtet Sagen paa en Maade, der er noget forskjellig fra den ærede Ministers. Jeg er fuldkommen enig med ham om, at det Uheldige ved disse Forslag er, at der ikke foreligger Nogetsomhelst, hvorpaa de kunne begrunde sig; at de tildeels ere praktisk udførlige, idet baade Terrainforholdene ere meget vanskelige og det desuden er saa godt som umuligt at omgjøre den Expropriation, der allerede har fundet Sted med Hensyn til en stor Deel af Dørbanelinien. Hvad nu først angaaer Rentabiliteten, da er det uheldigt for det Forslag, som er stillet af den ærede Rigsdagsmand for Aarhus Amts 1ste Valgkreds (Winther), at Banen derefter vilde komme til at gaae gjennem nogle af de mindre gode Egne, og jeg skal derfor tillade mig at henlede det ærede Things Opmærksomhed paa nogle factiske Omstændigheder, der kunne have Interesse for den rigtige Bedømmelse af Sagen. Den ærede Minister har allerede anstillet en Sammenligning mellem Hartkornet, Folkemængden og den Dvægstand, som findes i de forskjellige Districter; men jeg skal imidlertid gjøre opmærksom paa, at naagtet jeg aldeles deler den Anskuelse, hvorfra den ærede Minister er gaaet ud, og naagtet jeg antager, at de af ham anførte statistiske Oplysninger ere fuldkommen correcte, saa er der dog, forekommer det mig, naar man vil bedømme den indre, locale Trafik af Banen; nogle særlige Momenter, som maae komme i Betragtning. Det viser sig ved alle Jernbaner, at de Kortvejs-Reisende ere de talrigste, og det er derfor kun de i ringe Afstand fra Banen Boende, der afgive de vigtigste Midler til Banernes For-

rentning. Naar man derfor forfølger de Stambaner, som her er Spørgsmaal om, paa den ene Side Ostbanten — over Snoghøj, Belle, Horsens directe til Aarhus — og paa den anden Side følger Gudenaaen i sit Løb — fra Vandrup til Tange — saa ere de Dele af de forskjellige Systemer, der hovedsagelig maae betragtes som afgivende den væsentligste Andeel til hele Capitalens Forrentning, og naar man dernæst — hvad jeg troer er det Rigtigste for at bedømme Sagen i sin Heelhed lader Sidebanerne ude af Betragtningen, saa ville de stille sig paa følgende Maade: følger man den vestlige Linie langs Gudenaaen fra Vandrup til Tange, saa vil denne Strækning indeholde 28,52 Tdr. Land pr. Tde. Hartkorn, medens den østlige Linie over Fredericia, Belle, Horsens og Aarhus kun vil indeholde 12,87 Tdr. Land pr. Tde. Hartkorn. Man vil altsaa see, at Jordens Bonitering er mere end dobbelt saa god paa den østlige Linie. Dette er et Factum, som jeg vil bede fastholdt. Dersom man dernæst undersøger Folkemængden paa de Strækninger, der ligge langs begge Baner, saa vil man pr. løbende Mil af Ostbanten, det vil sige een Mil paa hver Side af Banen, faae i Gjennemsnit 4,148 Indbyggere, naar man blot holder sig til Landbefolkningen; men tager man Kjøbstadbefolkningen med, faaes derimod 5,463 Mennesker paa enhver løbende Banemil. Det vil saaledes sees, at Kjøbstæderne have en ikke ubetydelig Indflydelse paa Antallet. Følger man derimod Gudenaaen fra Vandrup til Tange, faaer man paa enhver løbende Banemil 2,998 Indbyggere, det er omtrent det halve Antal af, hvad der findes i samme Afstand langs Ostbanten. Men, siger man, paa Østkysten stude Jorde sig ind, saa at Banen ikke kan benyttes af et saa stort Antal Mennesker. Det er en Feiltagelse, at Vandet skulde være taget med, det større Folketal hidrører ligefrem fra den Omstændighed, at der paa Østkysten, naagtet Vandet er forholdsvis flere Mennesker. Her have vi altsaa for det Første 2 Momenter til Bedømmelsen af Forrentningen af den locale Trafik, nemlig at Boniteringen og Folkemængden begge ere omtrent dobbelt saa gode paa den østlige Bane som paa den vestlige. Alle-