

rede heraf fremgaaer det, at der er en større Chance for, at Østbanen vil forrente sig; hvormange Procenter den vil give i Rente, er umuligt at have nogen bestemt Mening om, men tager man Hensyn til disse Factorer, Boniteringen og det større Folketal, og lægger man Transiten paa begge til, maa man komme til det Resultat, at der sandsynligviis er en dobbelt saa god Chance for, at Østbanen vil forrente sig som Gudenaabanen.

Gaaer man derefter over til at betragte det System, som den ærede Rigsdagsmand (Winther) har opstillet, kommer man til ganske interessante Resultater. Man har sagt, at Østbanen og Regjeringens Baner vare betydelig dyrere, men man har ikke lagt Mærke til, at man for at forbinde de samme Punkter kommer, ved at anvende Sidebanesystemet, til en langt større Veilængde. Dersom man vil beregne den Veistrækning, som udfordres for at forbinde paa den ene Side Vandrup, Viborg og Aalborg, og paa den anden Side Hobro, Randers, Aarhus med Snoghøj, saa vil det vise sig, at man ved at følge den ærede Rigsdagsmand for Aarhus Amts 1ste Valgfreds (Winther) kommer til en Veilængde af $52^{29}/100$ Miil, medens Regjeringens Forslag kun har en Veilængde af $43^{67}/100$ Miil; de Herrer see altsaa, at der her er en Difference af omtrent $8\frac{1}{2}$ Miil, som udfordres for at forbinde de af mig nævnte Punkter. Endnu større er Forskjellen imellem den ærede Rigsdagsmands Bane og Østbanen, idet den sidstnævnte kun er $41^{26}/100$ Miil. Rægger man nu det af den ærede Rigsdagsmand selv gjorte Forslag til Betaling til Grund, saa vil man finde, at hans Banesystem alene i Anlægsomkostninger er 2,068,000 Rb. dyrere end det i Lovudkastet fremsatte Forslag, og 1,588,800 Rb. dyrere end Østbanesystemet, om hvilket man bestandig har sagt, at det var saa overordentlig dyrt. Man sees saaledes, at den ærede Rigsdagsmands Forslag istedetfor at være billigere er langt dyrere. Men hertil kommer endnu en meget væsentlig Omstændighed, nemlig Driftsomkostningerne, idet det ligger i Sagens Natur, at Driftsomkostningerne maae blive betydelig større paa en Bane, der, som allerede bemærket, er $8\frac{1}{2}$ Miil længere.

Jeg vil aldeles ikke tage Hensyn til, at der paa hans Sidebaner rimeligviis oftere maa være to Tog, hvergang der paa Hovedbanen gaaer eet Tog, og jeg vil fremdeles gjøre et betydeligt Afslag, fordi han siger, at han vil drive to af dem med Heste, skjøndt jeg troer, at Fordelen af at drive disse Baner med Heste vil blive illusorisk. Jeg skal betragte dem som drevne under Eet med Hovedbanen. Naar jeg da gaaer ud fra, at Togene drives 3 Gange daglig frem og tilbage paa disse Baner — saaledes vil Forholdet identviis udvikle sig, om det end ikke skeer strax i Begyndelsen — og naar jeg fremdeles regner, at der kun behøves 6 à 7 Rb. i Driftsomkostninger pr. Miil, saa kommer jeg til det Resultat, at der vil behøves omtrent 110 à 130,000 Rb. aarlig mere for at drive det Banesystem, han foreslaaer. Vi see altsaa, at vi her have et andet, meget vigtigt Moment, som taler imod hans Forslag; ligesom Banens Anlæg vilde blive meget dyrere, saaledes vilde Driftsomkostningerne ligeledes blive større. Gaae vi nu videre med Hensyn til Benyttelsen, som man ogsaa maae bringe med i Anslag, naar man skal betragte de forskjellige Chancer for Rentabiliteten, saa er det bekjendt, i det Mindste for dem, der have sat sig ind i Forholdene, at den større Veilængde ikke blot nødvendiggjør en større Tidsanvendelse, men ogsaa forøger Befordringsudgiften. Naar man holder sig til det saakaldte Gudenaasystem, saa nødvendiggjør dette paa Grund af sine Sidebaner en hyppig Omveistranport fra de rigere befolkede Egne til dem, hvis naturlige Afstand er meget nærmere end den længere Omvei, Banen gjør. Jeg skal her ikke gaae videre ind paa denne Sag, men kun erindre om, at dette er en Omstændighed, der væsentlig forringer Banens Rentabilitet. Man har vel sagt, at man for at fremme Befordringen af Personer skal give et Afslag for den større Veilængde, men jeg skal tillade mig at gjøre opmærksom paa, at det ikke med Nytte lader sig gennemføre i Praxis; man har forsøgt i sin Tid noget lignende ved Postvæsenet. Der er 3 Principer, der her gjøre sig gjældende, det ene er, at Brevene betales med lige Meget, uden Hensyn til Distancen. Det andet er, at man