

dem, og det forekommer mig derfor ogsaa at fortjene Paassjønelse, at den høitærede Indenrigsminister har havt dette for Die ved ikke blot at forelægge sit Forslag, men ogsaa at tiltræde det af Udvalgets Fleertal stillede Forslag. Jeg tillader mig derfor ogsaa at haabe, at det overveiende Fleertal af dette Things Medlemmer vil gaae ind paa saavel det oprindelig forelagte Jernbaneforslag som ogsaa det af Udvalgets Fleertal stillede Forslag.

Ordføreren: Da Discussionen har trukket sig saa meget langt ud, skal jeg kun tillade mig at fremkomme med nogle faa Dplysninger. Der blev i Mødet igaar med megen Styrke udtalt, at Udvalget burde have givet nogen Dplysning om, hvorvidt man kunde vente, at Banerne vilde blive befarne. Udvalgets ærede Formand har allerede sagt, hvorfor Udvalget ikke har troet at burde indføre Noget derom i Betænkningen, og jeg skal derfor heller ikke prøve paa at komme med en Forklaring om, hvor Meget der kan ventes at ville føre paa de Baner, som her ere under Dmtale; men jeg troer, at en Sammenligning med den Færdsel, der finder Sted paa et Par andre Banestykker, vil kunne tjene til en heel Deel Dplysning, og jeg skal derfor efter den Driftsberetning, som er omdeelt her i Thinget, give en kort Udsigt over den Færdsel, der har været paa to Banestykker, som det synes mig, at det kan være interessant at faae en Sammenligning imellem. Det ene Stykke er Banen fra Nyborg til Strib, og det andet er Banen fra Langaa til Struer. Det forekommer mig, at det kan være interessant at see, hvor stor Forskjel der er paa Færdlsen paa disse to Stykker, af hvilke Banen fra Nyborg til Strib gaaer, naar man seer paa Populationskortet, gennem et Terrain, der overalt har mindst 2500 Indbyggere paa Qvadratmilen, og desuden gennem et rigt og veldyrket Land. Banen fra Langaa til Struer viser sig paa Populationskortet at gaae igjennem en Egn, hvor der i det Høieste lever 1500, i Reglen kun 1000

Menneſter paa Qvadratmilen. Banerne ere ikke af meget forskjellig Længde, idet Banen fra Nyborg til Strib har en Længde af 11,1 Mil, alſaa omtrent 11 Mil, medens Banen fra Langaa til Struer har en Længde af 13,94, alſaa omtrent 14 Mil. Anlægsomkostningerne ved disse to Baner have udgjort for Nyborg-Strib Banen 2,880,000 Rd. og for Banen fra Langaa til Struer 2,959,000 Rd.; der er alſaa kun 80,000 Rdv. Forskjel paa Anlægsomkostningerne, men da Banen fra Langaa til Struer er længere, er der en Forskjel paa Beskostningen pr. Mil, som for Banen fra Nyborg til Strib har været omtrent 258,000 Rd., medens den fra Langaa til Struer kun har været omtrent 213,000 Rd. Indtægten af Driften har paa Banen fra Nyborg til Strib i Aaret 1866—67 været 136,750 Rd. Det er den Indtægt, der staaer i Driftsberetningen, alſaa Bruttoindtægten. Af disse 136,750 Rd. Indtægt paa Banen fra Nyborg til Strib ere 110,440 Rd. fremkomne ved Persontrafikken, medens kun 26,300 Rd. falde paa Godstraſſiken. Paa Langaa-Struer Banen har Indtægten kun været 96,600 Rd., som er indkommen saaledes: ved Indtægt af Persontrafikken 52,600 Rd. og ved Indtægt af Godstraſſiken 44,000 Rd. Det viser sig alſaa ganske rigtigt, som man kunde vente, at Banen fra Langaa til Struer, der gaaer igjennem et mindre frugtbart og ſvagere befolklet Terrain end Banen fra Nyborg til Strib, har givet en Indtægt, der er 40,000 Rd. mindre end Indtægten af den sidstnævnte Bane, men det forekommer mig at være betegnende med Hensyn til den Indtægt, man kan vente af en Bane paa Vestkysten af Sjælland, at medens Banen paa Thyen kun har givet en Indtægt af 26,300 Rd. af Godstraſſiken, har Banen fra Langaa til Struer givet en Indtægt af 44,000 Rd. af Godstraſſiken. Det maa erindres, at begge Banerne ere ganske nye; den fra Nyborg til Strib er aabnet i September 1865, og Banen fra Langaa til Struer er aabnet i Løbet af Tiden fra Juni 1863 til November 1865. Det fore-