

1863—66, da finder jeg en overordentlig Tilvæxt i Brugen af disse Baner; den sidste Bruttoindtægt er $\frac{1}{4}$ større. Der er ganske vist kommen særegne Omstændigheder til, saaledes Krigsaaret, men selv naar jeg undtager 1863—64, er der en Tilvæxt af fra $\frac{1}{7}$ — $\frac{1}{8}$. Dette taler for, i hvilken Grad selve Jernbanen kan lære Befolkningen at bruge Jernbanen, og end hyderligere vil det naturligviis gjøre sig gjældende i Sylland efter den Fremgangsmaade, Staten der har grebet til med de i mine Dine hensigtsmæssige lave Tæxter, disse giebliffelige Opoffrelser til Fordeel for den fremtidige Indtægt, og jeg skal end hyderligere bemærke, at det er ganske vist, at medens hele Landet er i almindeligt Fremfribt, er dette særligt Tilfældet med Sylland; alle statistiske Data vise, at dette er Tilfældet, allerede ganske affect fra Jernbanen.

Men vender jeg mig nu til den specielle Banestrækning, her er Tale om, kan jeg ikke nægte, det ærede Medlem fra Roskilde forekommer mig at have en heel Deel Ret i den Betragtning, han, støttet paa forskjellige statistiske Data, gjorde gjældende om den liden locale Evne til Rentabilitet, den mindre locale Brug for Jernbaner, der er tilstede i Vendsyssel. Jeg staaer altsaa i den Henseende i Modsetning til det ærede Medlem her foran, der væsentlig synes at lægge Vægt paa de locale Forhold (Tuxen). Jeg troer ganske vist ikke, man kan vente, at den Jernbane vil blive brugt i noget Forhold, der svarer til de Omkostninger, der kræves, naar man alene fæstner Blikket paa de locale Forhold. Der er af det ærede Medlem blevet reist Indvendinger mod de statistiske Data, der fremkom fra et andet æret Medlem, og han sagde, at man vilde komme til ganske forskjellige Resultater, naar man tog selve den Linie, som Banen gik igjennem. Saa meget forskjelligt troer jeg dog ikke at, Resultatet vil blive. Jeg indrømmer, at det er det heldigste Strøg af Vendsyssel, men det bliver omtrent det samme Resultat, som det ærede Medlem kom til, naar han tog større Districter. Jeg har her søgt at finde disse Data for de Sogne, som Jernbanen gennemløber, og jeg finder da en Tæthed for de Landdistricter, som Jernbanelinien gennemløber, af 1850 Mennesker paa

Qvadratmilen. Dette er i Sammenligning med de bedre Districter paa Verne temmelig lidt; men jeg indrømmer, at denne Tæthed, sammenlignet med de andre jydde Districter, er noget bedre end den almindelige Tæthed, der er 13—1400 Mennesker paa Qvadratmilen. Tager man Kjøbstæderne i Vendsyssel med, naaer man dog kun op til 2100 Mennesker paa Qvadratmilen. Spørges der om Landets Frugtbarhed, Hartkornet i de Districter, Linien skal gennemløbe, saa faaer man, naar man seer paa Sognene, $27\frac{1}{2}$ Tønde Land pr. Tønde Hartkorn, medens den for hele Landet, altsaa dog de andre endnu mindre frugtbare Dele af Sylland medregnede, er $17\frac{1}{4}$ Td. Land pr. Td. Hartkorn. Der er endnu et andet Moment — jeg skal gjerne indrømme, at det ligesaa lidt som Hartkornet er noget sikkert Moment, men det kunde dog altid have nogen Interesse at kjennde det, og da det ikke er muligt for den private Mand at skaffe sig Oplysninger i saa Henseende, vilde jeg nok ønske, at Indenrigsministeriet vilde forskaffe de Oplysninger, som foreligge fra Indkomstkatten; om de end ikke afgive nogen paalidelig Maalestof, saa ere de dog altid en Maalestof for de forskjellige Egnes Velstand. Men naar man upartiff vil bedømme denne Sag, er der dog navnlig et andet Forhold, som viser, at man vel maa vogte sig for at lægge for stærk Vægt paa den locale Trafik. Der er — det er Noget, der sagtens ofte er blevet gjort gjældende her, naar der har været Tale om Jernbanefager — en høist paafaldende Forskel paa Kjøbstadstationer og Landsstationer. Dette sees allerede ved det flygtigste Blik paa Driftsberetningerne fra Sjælland, ligesom ogsaa ved dem for Banerne paa Fyen og Sylland, at Landstationernes Udbytte er hyderst ubetydeligt; selv i de tættest befolkede Egne staae de i høi Grad tilbage endog for de ringeste Kjøbstæder, saa stor Forskel er der paa Landstationerne og de Stationer, hvor der allerede tidligere har været en samlet Trafik, hvor vi have dette mere bevægelige Element, som altid er i Kjøbstædernes Befolkning og Kjøbstædernes Erhverv, sammenlignet med Landbefolkningen og med Landbefolkningens Erhverv. Naar man nu seer paa denne Bane og sammenligner den med den sjællandske og med de