

1ste Krebs (Madsig), hos hvem jeg saa ofte har den Lykke at finde megen Opmærksomhed for mine Foredrag, om jeg vilde undlade at besvare de Indvendinger, der af ham og flere Andre ere blevne rettede mod den Beregning, som jeg har opstillet med Hensyn til Rentabiliteten af Vestbanen, hvilken jeg vedblivende paastaer vil vise sig at være et af de Banestykker, der bedst ville betale sig. Jeg har som et Moment, der vilde have Indflydelse paa denne Rentabilitet, anført, at der rimeligviis vilde komme en Dvægtransport af mindst 25,000 Stykker aarligt paa denne Bane. Jeg har nu nærmere efterseet det statistiske Tabelværk med Hensyn til Dvægudførslen herfra Landet, og jeg har derved fundet denne min Paastand fuldstændigt begrundet. Der er nemlig i 1866—67 fra Jylland blevet udført 47,996 Stykker Dvæg. Deraf udførtes over Faldingbro og paa Strækningen mellem denne og Ribe samt over Gjelsbro og videre langs ad Ribe-Lønder Chaussee 26,033 Stykker. Holde vi os nu til, at Udførslen fra Jylland er 48,000 Stykker stort Hornqvæg, og at ganske vist den større Deel deraf bliver udført fra Vestfiden, og fastholde vi, at af det Dvæg, som bliver udført over Faldingbro og over Gjelsbro samt videre ad Ribe-Lønder Chaussee, kun en meget ringe Deel, om nogen, har været befordret paa den østlige Jernbane, saa er det sandsynligt, at det nævnte Tal vil kunne lægges til Grund for en Beregning over, hvad Dvægtrafikken vil blive paa Vestbanen, imedens de anførte Udførselssteder vise, at derved, at dette Dvæg befordres paa Vestbanen, berøres der ikke Østbanen nogen Dvægtrafik. Jeg mener nu naturligtviis ikke, at Renterne af Banens Anlægssum dermed skulde være betalte; men, dersom vi fastsætte en Gjemmesnitstagt af 5 Rd. for hvert Stykke Dvæg, bliver dette dog 125,000 Rd. for Dvæg, og naar vi derhos beregne, at andre Varer samt at Personer ville kunne medføre en Indtægt af 75,000 Rd., saa have vi 200,000 Rd. Bruttoindtægt. Naar Driftsudgifterne saa beregnes til 5,000 Rd. pr. Miil, ville de paa ca. 18 Miil udgjøre

90,000 Rd., og det vil altsaa sees, at der endda bliver Mere end de fornødne 4 pCt. Renter af Capitalen tilbage. Jeg ventte forøvrigt slet ikke, man vil lægge nogen Vægt paa saadanne Beregninger. Jeg har Erfaring om, hvorledes Forventningerne i saa Henseende, hvergang der har været Tale om Jernbaner, have været overmaade ringe, og jeg skal som Vidnesbyrd derom kun gjøre opmærksom paa een Ting. Da Forslaget til Loven om de jydsk Jernbaner blev forelagt i 1860, da vovede den daværende Regjering sig ud paa glat Is ved at forelægge en Beregning over den forventede Trafik paa samme. Der var i denne Beregning anført, at de jydsk Baner vilde kunne ventes at befordre aarligt 200,000 Personer. Der blev da i Februar Maaned 1860 af lærde Forfattere leveret en omfattende og meget nøjagtig statistisk Beregning over den aarlige Persontrafik, som kunde ventes paa den jydsk Bane, og den Forventning, som Regjeringen med Hensyn til den havde udtalt, blev derefter paa det Stærkeste dabled og kritiseret. Hiin Betragtning, som ogsaa blev omdeelt i Rigsdagen, endte saaledes: „Det vil altsaa sees, at det højeste Antal Personer, der kan ventes paa den jydsk Bane, vil være 88,200, hvilket Tal dog betydeligt maa reduceres, dersom Banen ikke kommer til at berøre alle Kjøbstæderne“. Nu viser imidlertid den Driftsberegning, som vi for forrige Aar have modtaget, at Persontrafikken alene paa den nordlige Deel af de jydsk Baner har været 197,000 Personer, og at, naar vi lægge de Personer til, der ere blevne befordrede paa Banen mellem Fredericia og Vandrup, Antallet altsaa langt vil overstige 200,000. Jeg troer dog, at dette Exempel har noget Slaaende ved sig. Jeg skal henvise de Herrer, der muligt nærmere ville eftersee de af mig her anførte Tal, til „Berlingske Tidende“ for Februar 1860, forsaavidt særskilte Aftryk af hiin Beregning ikke skulde existere, thi jeg ønsker netop meget at præcisere mine Paastande ved denne Leilighed, fordi jeg