

dog ikke, at vi ville naae op til en Nettoindtægt af over 7,000 Kbd. pr. Banemil. Selvfølgelig maa ogsaa den Sum, der ifaal henlægges til Reserveresonden, fraregnes, men desuagtet tror jeg, at det nævnte Resultat vil fremkomme. Naar jeg dernæst, fremdeles med Hensyn til den i Dag her i Salen faldne Bemærkning, som kunde vække Forsikling om, at vi befandt os paa et meget uheldigt Standpunkt med Hensyn til Statens Indtægter af Jernbanerne, gaar direkte ind paa Forholdet mellem den i disse anbragte Kapital og det i Statskassen indflydte Nettooverskud, skal jeg næst at henvise til, at den Sum, der er udgivet, udgjør omtrent 26 Millioner Kbd., bemærke, at efter det sidste Regnskab, det for 1871—72 aflagte, udgjorde Driftsoverskudet ca. 460,000 Kbd. og Nettooverskudet ca. 381,000 Kbd., altsaa dog henimod 2 pCt. af de indtil ultimo 1870—71 udgivne ca. 22 1/4 Millioner Kbd., men at vi for indeværende Driftsaar ville finde os paa Veien til den 3die pCt., er der, efter hvad der foreligger, god Grund til at antage.

Men hvad der yderligere kan bidrage til at have de direkte Statsindtægter af Statsbanerne, egner sig unegtelig til anbefaling. Det foreliggende Lovforslag gaar ud paa tvende Udvidelser af de jydskke Jernbaner, nemlig Anlæg af en Bro over Limfjorden og Anlæg af en Jernbane til Ribe. Det førstnævnte Anlæg hører utvivlsomt til dem, der ville bidrage stærkt til at forøge Værdien af de allerede anlagte Baner; det vil forhøje Indtægten, fordi det er en Sammenknytning af de to Limier Syd og Nord for Limfjorden og derfor vil forøge dels den indenvigste Færdsel, dels ogsaa Samfærdselen med Norge og en Del af Sverige; og kan det Saab opfyldes, som Motiverne slaa paa, at Anlægget vil bidrage til en betydelig Gjenneførsel fra vore nordlige Nabolande til vore sydlige Nabolande, saa er det klart, at de 800,000 Kbd., som her kræves til Anlægget af en fast Bro over Limfjorden, ville have faaet en særdeles god Anvendelse. Efter almindelig Rente vil man af den Sum kun kræve 32,000 Kbd. aarligt Udbytte, men heri maa jo bringes til Afgang en ikke ringe Del af de nuværende Driftsudgifter paa Limfjorden, som ikke ere ganske ubetydelige; de andrage noget over 9,000 Kbd. Jeg tør ikke bedømme, hvorledes Udgifterne ville stille sig med en fast Bro over Limfjorden, men jeg kan dog efter almindelig Veegmandsforstand ikke skønne rettere end, at de maa gaa betydeligt ned under 9,000 Kbd. Den anden Udvidelse, som det foreliggende Lovudkast bringer i Forslag, kan ganske vist ingenlunde i Bigtighed stilles ved Siden af det førstnævnte Anlæg. En Jernbane fra et Punkt paa den sydjydskke Lørbane ned til Ribe har ikke saa megen Betydning, at man deraf vil kunne vente en forøget Indtægt for Statsbanenettet, men jeg vil da ogsaa bede dette Anlæg opfattet snarest som en Billighedshandling mod den saa ugunstigt stillede

Kjøbstad, om hvis hele Stilling der nu er talt saa meget, at de fleste vist have et temmelig levende Billede af den. Der turde formentlig ligge en Ubillighed i, at Staten anlegger en Jernbane, den sydjydskke Lørbane, som ved sin Beliggenhed i Forhold til den nævnte Kjøbstad vilde bringe denne endnu dybere ned, uden samtidig saavidt muligt at forebygge Følgerne ved at sætte Kjøbstaden i Forbindelse med Lørbanen. Det er ofte og overalt, hvor der har været talt og skrevet om denne Sag, blevet fremhævet, at Ribe Kommune ikke vil kunne vente sig direkte, positive Fordele af en Forbindelsesbane; men hvad den sikker forventer, er at se forebygget, at der ved den sydjydskke Bane skal forvoldes den yderligere Tab af Opland, end den allerede har lidt i sin Tid ved Fredslutningen, og det er ganske utvivlsomt, at Ribe Kjøbstad, naar den ikke bliver sat i Forbindelse med Lørbanen, vilde miste omtrent Halvdelen af den Trediedel af det tidligere Opland, den endnu har tilbage. Det er for det Første fra dette Synspunkt, at jeg tillader mig at anbefale, at dette høje Thing giver sit Samtykke til den af det andet Thing billigede Jernbane til Ribe, men jeg tror dog ikke, at Banen ubeløffende kan anbefales fra dette Synspunkt. Det kan nemlig ikke med Høje bestrides, at dette lille Banestykke — 2 1/2 Mil med en Udgift af 385,000 Kbd. — vil trække nogen Trafik op til de allerede anlagte Statsbaner. Hvis Esbjerg Havn holder, hvad den har lovet, kan det neppe betvivles, at en ikke ganske lille Rayon Sønden for Ribe vil benytte dette Banestykke for at naae op til den nye Havn. Den Omkreds, som der her er Tale om, kan i alt Fald anslaaes til en 3 Mills Længde. Afstanden mellem den eventuelle Ribestation og den næste Jernbanestation Syd paa, nemlig Lønder Station, er c. 6 Mil, og der er da, naar Omstændighederne i Dvrigt ere lige, god Grund til at antage, at dette Opland i det Mindste vil dele sig halvt mellem Ribe og Lønder, saa at Udførselen fra den nordlige Halvdel trækker sig mod Esbjerg, og Udførselen fra den sydlige Halvdel ned til Lønder. Jeg for mit Bedkommende tror iøvrigt, at Delingen vil stille sig gunstigere for os, og i alt Fald vil der neppe kunne gjøres nogen afgjørende Indvending imod at gaa ud fra min første Beregning. — Jeg tillader mig altsaa med disse korte Bemærkninger at anbefale dette Lovforslags Fremme. Hvad det første Anlæg angaar, da ligger dets Rigtighed vistnok allerede saaledes i den almindelige Opfattelse, at der ikke er Tvivl om, at Enhver vil give det sin Stemme, men jeg haaber ogsaa, at det andet Anlæg, Ribebanen, maa finde dette Things Samtykke, og at de Forhaabninger, der næres om det hos den vedkommende nærmest interesserede Kommune, ikke maa blive skuffede. Det er Forhaabninger, som have støttet sig dels til Regjeringens Udtalelser i sin