er i Stand til at optage den Trafik, der er paa denne Station. Men der er en anden Ulempe ved Jernbanedriften, navnlig paa den nordlige Tverbane, og det er den, at Forbindelsen mellem Vest- og Østjylland er i høi Grad vanskelig. Der er kun enkelte Tog, hvormed det er muligt at komme fra det vestlige til det østlige Jylland, til Aarhus og Randers, og det hidrører fra, at man i Stedet for, hvad der i det Mindste efter min Mening vilde have været fornuftigt, og som ogsaa fra Jernbanebestyrelsen fra først af var paatænkt, nemlig at gjøre Struer til Endepunkt for den vestjydske Bane, har gjort baade Struer, Skive, og Holstebro dertil, saa at nogle Tog standse i Skive; medens de næste Tog gaa fra Struer, standse andre i Struer og atter andre i Holstebro. Det er en meget uheldig Maade, disse Forhold ere ordnede paa, og det lider Vestegnen under, idet den har Trang til at komme i en let og livlig Forbindelse med det østlige Jylland. Med Hensyn til Jernbanerne i det Hele maa det maaske være mig tilladt at fremkomme med nogle faa Bemærkninger. Den Indtægt af Jernbanerne, der nu er opført paa Finantsloven, er ikke alene allerede temmelig betydelig, men den er tillige i stærk Tiltagende for hvert Aar. Denne Indtægt er saaledes for næste Finantsaar ansat at ville udgjøre omtrent 2 Millioner Kr. Man har her anført, at det Høieste, det vilde være rigtigt at anslaa Jernbanernes Værdi til, vilde være Halvdelen af det, de have kostet Staten at anlægge. Det forekommer mig dog, at det er en Undervurdering af Jernbanernes Betydning selv over for den Forrentning, de allerede nu give; thi det Overskud, der efter det sidste Regnskab kommer frem, nemlig 1,370,000 Kr., udgjør, naar man regner Overskuddet til Forrentning af den Anlægskapital, der er anvendt til de Baner, der paa den Tid vare i Drift, omtrent 80 Mil, før Syd- og Vestbanen kom med, og som til Udgangen af 1873—74 udgjorde 52,800,000 Kr., paa meget lidt nær $2^1/_2$ pCt., og efter den Beregning, der er stillet op over Driftsindtægterne for næste Finantsaar, viser det sig ogsaa, at man har troet at kunne blive ved at gaa ud fra en stadig Stigen i disse Indtægter, der for næste Aar ere anslaaede til 50,700 Kr. pr. Mil i Bruttoindtægt af Driften. Bruttoindtægten er nemlig i de sidste 4 Aar steget aarlig med 10 pCt., og at man har turdet regne om ikke hele den nu betydelige Stigning ogsaa for Vest- og Sydbanen, saa dog ved at regne samtlige Baner under Eet, med en en Stigning af 5 pCt. for hele Jernbanenettet, der udgjør 107 Mil, viser, at man har Tro til, at ogsaa disse nye Banestrækninger ville give Indtægt. Dersom man vil regne den samme Stigning over paa de ældre Baneanlæg, som de hidtil have havt, altsaa 10 pCt., vil der derved blive en Nedgang i Indtægten af Vest- og Sydbanen, men selv om man regner dette fra, vil der dog komme en Bruttoindtægt af 43,000 Kr. for hver Mil af Syd- og Vestbanen, og Driftsudgifterne, der i Gjennemsnit for hele Banenettet ere regnede til 34,800 Kr., vil man altid for de af mig nævnte to Banestrækninger kunne regne noget mindre; da der ikke gaar saamange Tog, og Lokomotiverne ikke ere saa svære, vil man kunne gjøre et Afdrag, saaledes at man under ingen Omstændigheder behøver at regne Driftsudgifterne til mere end 33,000 Kr. pr. Mil, og det vil vist endog være høit regnet. Der kommer derved et Overskud af 10,000 Kr. til Forrentning af de Kapitaler, som ere nedlagte i Syd- og Vestbanen, og da disse Baner ikke have kostet mere end høist 360,000 Kr. pr. Mil at anlægge, kommer der saaledes en Forrentning af c. $2^1/_2$ pCt. ud af disse nye Baneanlæg. Jeg er noget tilbøielig til efter den Trafik, som har udviklet sig, at antage, at dette ikke engang vil slaa til. Der føres nemlig paa Sydbanen 4 Tog fra hver Side daglig, og endda Extratog, og paa Vestbanen 3 Tog fra hver Side og tillige Extratog, for at besørge Trafiken. Jeg har endvidere faaet min Opfattelse i den Henseende bestyrket ved en Udtalelse af en sagkyndig Mand, som staar disse Forhold meget nær, idet efter hans Mening Sydbanen allerede i næste Finantsaar vil kunne give et saa stort Overskud, at der vil kunne komme en Forrentning af 4 pCt. af de Kapitaler, der ere anvendte paa den, og dernæst vil Vestbanen blive den af Statsbanerne, der vil komme først efter til Forrentning. Jeg anfører dette blot for at vise, hvor rigtigt den Regjering, der har gjennemført Lovene om disse Baneanlæg, har opfattet Betydningen af Jernbaner paa disse Egne, ikke alene fordi de ikke ville være nogen Byrde for Statskassen, men tillige for den overordentlige Fordel, det vil være for de Egne, som disse Baner ere komne tilgode, og hvor Befolkningen ogsaa i en særdeles Grad er taknemlig for det overordentlige Gode, den er kommen i Besiddelse af; men jeg anfører det ogsaa til Beroligelse for de ærede Medlemmer her i dette Thing, som dengang, disse Love vare til Forhandling, ansaa det for en saa overordentlig uheldig Maade at anvende Statens Midler paa, og som mente, at man foruden at smide disse Penge aldeles bort desuden vilde komme til fra Statens Side at yde et aarligt Tilskud til Driften af disse Jernbaner. Dette har heldigvis viist sig at være fuldstændig urigtigt, og man kan ikke Andet end glæde sig over, at det er gaaet, som det nu er, at Staten endogsaa i disse Baner har erhvervet sig et Aktiv, som meget snart vil kunne give fuld Forrentning. Der er endnu et andet Forhold med Hensyn til Vestjylland, som jeg vil tillade mig at berøre, men som ikke er af slet saa glædelig Natur, navnlig i finantsiel Henseende. Som det vil erindres, blev der paa indeværende Aars Finantslovs § 26 under Nr. 24 bevilget