

er Overflaten tagen efter det foregaaende Aar, altsaa for Banen selv saa uheldig som mulig, thi Vinteren ifjor var meget uheldig for Banen, idet der var megen Sne og større Standsninger, som vi ikke have høvt iaar, og som have fordyret Transporten i høi Grad. Naar jeg skal nævne, hvorledes det vil stille sig i de tre Aar, saa er der jo først det afsluttede Driftsjaar, dernæst det andet, det nuværende, for hvilket der er givet en foreløbig Indberetning, og det tredje, for hvilket der er taget et Budget, ikke noget løst Overflag, men et Budget, der er gjort paa den Maade, som man ved Jernbaner pleier at forne sine Overflag, og altsaa forsaavidt et officielt Overflag, som det jo er det, der nu bliver at indsende i Henhold til Koncessionen til Approbation af Indenrigsministeren, altsaa dog et officielt Dokument. Naar vi se paa disse Forhold, skal jeg gjøre opmærksom paa, at Bruttoindtægten af Jællæsdriften var i 1878-79 i Henhold til de angivne Rulder 296,246 Kr., i 1879-80 308,553 Kr. og i 1880-81 er den anslaaet til 371,800 Kr. Ærede Medlemmer ville altsaa se, at der er en væsentlig Stigning i Bruttoindtægten; men det behøver man jo ikke at lægge ihynderligt Vægt paa, det kommer jo an paa, hvorledes Nettoindtægten stiller sig. Opgjøres den for begge Baner, stiller det sig saaledes, at Overfludet pr Banemil, efter at Driftsudgifterne, baade de særlige og fælles, ere afholdte, er 3,019 for 1878-79, 5,429 for 1879-80, medens det for 1880-81 er budgetteret til 8,887. (Udbrydelse af Berg). Det ærede Medlem skal, hvis han ønsker det, faae Lejlighed til at undersøge de Tal, jeg nævnte, idet de foretligge ikke blot som Resultat af en Opgjørelse, men ere udsjorlig begrundede. For nu ikke at regne med Banemil, skal jeg gjøre opmærksom paa, at Nettooverfludet, efter at Driftsudgifterne og de særlige Udgifter ere afholdte, har været for 1878-79 42,000 Kr., for 1879-80 76,000 Kr. og antages for det følgende Aar at ville blive 113,000 Kr. Lær man gaa ud fra det sidste Tal, som staaar lige overfor en Overtagelse af 321,000 Kr. pr. Banemil, vil jeg overlade til ærede Medlemmer selv at regne ud, om vi ikke staa her ved en saadan Procent, som er fuld saa god som ved Statsbanerne. Smidlerid kan der reises Tvivl om disse Ting, men det Udvalg, som jeg haaber vil blive nedsat, skal selvfølgelig blive forsynet med alt det Materiale, det overhovedet er muligt at forsyne det med. Der var et æret Medlem her bageved, det ærede Medlem for Kjøbenhavns 5te Valgfreds (Ville), der forleden Dag omtalte, at det kunde have sin Nytte at have konkurrerende Baner under visse Forhold; det kan ogsaa være Tilfaeldet, man kan antage, at vi her staa ved en Jernbane, som i visse Maader ogsaa kan tjene Noget ved Siden af Statsbanen. Det kunde jo tænkes, at Lyttræfende f. Ex kunde faae Lyft til at bruge Banen mellem Aarhus og Kan-

ders, der jo ikke er meget længere end Veien ad Statsbanen mellem Aarhus og Randers, men der er sørgt for, at noget Saadant ikke kan indtræffe, idet en saadan Konkurrence er forbudt Staten har nemlig forbeholdt sig Eneret til Transporten. Det er ogsaa et Moment til Bestemmelse af Sagen. Der staaar i Koncessionen for Aarhus-Nyomgaardbanen: „idet vi dog ville have Staten forbeholdt Eneret til Jernbanetransport imellem de Punkter paa Statsbanen, imellem hvilke førstnævnte Bane ved Forbindelse med andre Baner maatte komme i Berøring.“ Det er en Bestemmelse, jeg slet ikke vil kritisere, men jeg vil strax paa Forhaand sige, at det er et Moment, der ogsaa maa tages i Betragtning, naar man vil bedømme denne Bane, at det i Virkeligheden er forbudt en Mand at lade sig indskrive direkte fra Aarhus til Randers, naar han vil gaa over Nyomgaard; han kan gjøre det ved at gaa til Nyomgaard og der lade sig og sit Reisetøj indskrive paany til Randers, dersom han vil underlæste sig denne Gene, selvfølgelig er man mindre tilbøjelig dertil; for Godstransport kan det slet ikke lade sig gjøre at benytte denne Vej. Det har sin Betydning for denne Bane, om det end mulig kan have været rigtigt at ordne det saaledes, men jeg tror, at man er berettiget til at nævne det som et Moment, at der i alt Fald vilde aabnes endnu en Vej, som kunde have Betydning. Naar man altid og meget stærkt accentuerer denne Bane som Sidebane, da maa jeg gjøre opmærksom paa, at for Enden af Banen ligger Grenaa Havn, som dog i Svintre mulig vil vise sig at være det mest tilgængelige Punkt paa Jyllands Østkyst. Det er al Formodning dersfor. Ganske vist mangler man et tilsvarende isirit Punkt paa Jyllands Vest- eller Nordkyst, men det kunde dog være, at det under stærke Isforhold kunde vise sig, at en Forbindelse over Grenaa var praktisk, ikke blot som Lokalforbindelse, men ogsaa som Postforbindelse, og i saadanne Tilfælde vilde Banen ogsaa komme til at virke anderledes end som Sidebane. (Berg: Det var jo heldigt!) Ja, det er heldigt, men det fortjener jo dog ogsaa at tages i Betragtning. Det er heldigt for Banen med Hensyn til Indtægten; men det er ogsaa heldigt for det ærede Medlem, naar han skal til sin Valgfreds, og han ikke kan komme over Sundet og Belte, at han da kunde gjøre en lille Omvei og have en sikker Passage. Jeg tror altsaa, at det fortjener at nævnes. Desuden har Banen vist sig at kunne faae Betydning i en anden Retning, idet den iaar har været brugt til Trossetransporten til Leiren. Saavidt jeg veed, var det den, der gjorde, at det lykkedes at koncentrere Leirstyrken paa eet Døgn (Lovermøes ler). Ja, jeg lader det staa hen; jeg veed det ikke; det ærede Medlem ler ad det; det er kun sagt mig, at det var saaledes. (En Stemme: Man siger saa Meget.) Ja, man siger saa Meget; det er sandt. Jeg tror