

Øgnen maa kunne bære de fornødne Udgifter, saafremt Baneanlægget sker paa en fornuftig Maade. Den ærede Forslagsstiller gav en Sammenligning med Bogensebanen, og man kan nok sige, at Øgnen med Hensyn til dens Frugtbarhed og Folkerigdom kan sammenlignes med denne. Men kommer man derimod til de Dplysninger, som den ærede Forslagsstiller har givet med Hensyn til Befostringerne ved Anlægget, er der den ubehagelige Forskjel, at forholdsvis er denne Bane  $\frac{1}{2}$  Million Kr. dyrere end Baneanlægget Odense—Bogense, og den skal altsaa foruden de Byrder, som Bogensebanen har at bære, tillige bære Forrentningen og selvstændigt ogsaa Afbetalingen af denne halve Million. Jeg gaar selvstændigt ud fra de Dplysninger, den ærede Forslagsstiller har givet os. Det synes jo at være temmelig uklart, hvad den ærede Forslagsstiller egentlig vil; thi nu i dette Dieblif, da Sagen er til første Behandling, efterat Lovforslaget har foreligget i temmelig lang Tid, kommer Forslagsstilleren med et helt nyt Projekt, saa det er uklart, hvad det ærede Medlem egentlig vil; men man maa vel ved denne Behandling gaa ud fra det Forslag, han har forelagt, og ikke fra det, han tænker paa at forelægge. Projektet gaar nemlig ud paa at føre Banen ind til Aarhus over et stærkt kuperet Terrain og ved Anlæg nede i Havet ikke blot for en Del af Baneanlægget, men for selve Banegaarden. Dette gjør, at Befostringen bliver, som jeg sagde, en halv Million mere forholdsvis end Bogensebanen. Dertil kommer endnu, at Driften bliver langt dyrere, idet Endepunkterne paa Banen ligge omtrent i Niveau med Havet, medens det mellem-liggende Terrain, som Banen maa føres over, er et meget høit Bakkestrøg. Naar man nu tillige tager Hensyn til, hvilken Betydning det har for Øgnen at komme i Forbindelse med de store Hovedmarkeder, med Hamborg, Kjøbenhavn og England over Esbjerg, er det en given Ting, at der ikke er Opfordring for Øgnen til at lade sine Produkter gaa mod Nord istedetfor mod Syd, hvilken Vej de altid skulle. Landbrugerne ville ved Udsørslen af deres Produkter med en Aarhusbane faae en Omvei af 7 Mile mere, end Tilfældet vilde være, hvis man gif den naturlige Retning, nemlig fra Odde til det nærmeste Punkt paa Statsbanen mod Syd. Dette, at skulle tilbagelægge en Veistrækning af 7 Mil mere, vil sige saa meget, at Landbrugerne med Hensyn til Udsørslen af Heste og Svin, som altid skulle til Hamborg, for hver Vognladning faae en yderligere Udgift af 19 Kr.; for Kreaturer og Faar, som jo almindelig gaa til Esbjerg, ligeledes 19 Kr. mere pr. Vognladning. Landbrugerne have en meget stærk Følelse af, hvad Betydning det har for dem, idet de stadig se, at med Hensyn til Svin, som ere et meget betydeligt Udsørselsprodukt,

faae de for hvert 100 Pund 1 Kr. under Prisen i Aarhus, og i Aarhus er Prisen 1 à 2 Kr. under Prisen i Horsens og Skanderborg. Med Hensyn til Smør, som almindelig gaar over Esbjerg, bliver der her et Paalæg i Udgiften pr. Vognladning af 21 Kr.; for Korn omtrent 14 Kr. pr. Vognladning. Dertil kommer nu tillige, at naar Landbrugsprodukterne skulle over Aarhus, ville Landbrugerne selvfølgelig komme til at føre deres Forretning gennem Mellemandlere, hvilket volder yderligere Tab for Landbrugerne. Endelig kommer det Ophold for Transporten, som foraaftages ved, at Projektet gaar ud paa en særlig Banegaard og senere i Tiden Forbindelse ad Haanebanen med Aarhus Banegaard, for saa endelig at kunne komme videre mod Syd med Produkterne i den Retning, de skulle. Hvis nu Spørgsmaalet for Øgnene ved denne Bane væsentlig var at komme i Forbindelse med den nærmeste større By, Aarhus, hvis de der havde deres Thingstue, Herredskontor, Apothek, Læge, Dyrlæge osv., kunde man nok indrømme, at det vilde være af særlig Betydning for Øgnene, men da dette ikke er Tilfældet, vil denne Faktor ikke her spille nogen Rolle. Landbrugerne have nu med Hensyn til deres Forbindelse med de større Hovedmarkeder i saa lang Tid gaaet Per Santes Vej over Hamborg til England, at de i Tidens Løb ere bleve kjede af denne Urimelighed. Vi kunne vel forstaa, naar vi tale om Aarhus, at denne By har ikke saa lidt Interesse af at faae Landbrugerne til at føre deres Produkter derover, og ikke blot derover, men kun til Aarhus og ikke videre. Hvad der skulde interessere Landbrugerne i Odders Omegn til særlig at tage dette Hensyn til Aarhus, er ikke let at indse. Hvad nu angaar det Spørgsmaal, om det vilde være til nogen Fordel for Statsbanen, at denne Bane bliver anlagt, derved, at den skulde gøde Statsbanen nogen Tilførsel, vil det være temmelig sandsynligt, som jeg tilbels allerede har berørt, at Produkterne kun komme til at gaa til Aarhus og videre pr. Stib til Hovedmarkederne England og Kjøbenhavn. Jeg kan derfor ikke se, hvorledes Staten da kunde gaa til at yde noget Tilskud til denne Bane, netop medens Rigsdagen i denne Samling har vedtaget en Bane, hvortil der ikke gives noget Statstilskud. Jeg ser ikke, hvorfra den ærede Forslagsstiller er gaaet ud ved at stille denne Fordring. I sidste Samling kom den ærede Forslagsstiller med et lignende Jernbanelovforslag, og medens man da ikke var inde paa Behandling af Lovforslag, der ikke krævede noget Statstilskud, vilde den ærede Forslagsstiller dengang have, at Banen skulde bygges uden Statstilskud; men nu, efter at man i denne Samling har vedtaget en og er paa Veie til at vedtage en anden Bane uden Statstilskud, kommer det ærede Medlem og forlanger