

bøjer svagt mod Nord, og der er blevet anbragt en Station, der ligger saa uheldigt, skønt den ligger paa Valgkredsens Grund, at den er halvvejs utilgængelig — det er den, man i 16 Aar har arbejdet paa at faa flyttet. Og endelig kom sidst Viborg—Herning Banen, som passerer den alleryderste Grænse af Valgkredsen mod Vest, men som ogsaa blev trukken saa langt ud, at den saa at sige ingen Betydning har for Kellerrupkredsen. Det samme gælder den sidste af de nævnte 4 Baner: Langaa—Silkeborg Banen, der ligger helt udenfor. Det er en Række af Skuffelser, jeg her har nævnt, som neppe nogen anden Kreds har oplevet Magen til, at 4 Statsbanelinier passere dens Grænser uden at komme den i egentlig Forstand til gode.

I 90'erne fik den imidlertid vedtagen sin egen Privatbane. Ved den store Jernbanelov af 8. Maj 1894 blev Banen Rødkærbro—Kellerup—Silkeborg vedtagen. Den var saa stor og saa bekostelig, at den var vanskelig at faa gennemført ved kommunale og amtskommunale Bidrag, og Silkeborg—Langaa Banen gav den tilsidst et Knæk, saa den ikke blev gennemført. Kredsen ligger altsaa væsentlig endnu hen uden at have det store og vigtige Middelt til sin Udviklings Fremme, som Jernbaner ere. Og dog er Kredsen hverken svagt befolket eller ufrugtbar. Tværtimod, den hører til Midtjyllands frugtbareste og tættest befolkede Egne — jeg kommer siden til at nævne et Par Tal, som kan oplyse det. Den, der efter en meget besværlig Rejse har gæstet Kellerup, vil have faaet Indtryk af, at det er ikke Egnens Ufrugtbarhed eller Tyndtbefolkethed, der har gjort, at den er bleven stifmoderligt behandlet, det er en frugtbar og folkerig Egn med en ung, energisk og oplblomstrende By i sin Midte med mange Udviklingsmuligheder for sig, hvis den kunde komme i Forbindelse med Jyllands Jernbanelov. Jeg skal ikke gentage den Statistik, jeg gjorde Rede for sidste Gang, Banen var for her i Tinget, om Kellerup Bys rivende Udvikling, det kan ses i Tidenden fra den Tid.

Saa resignerede Egnens Befolkning ovenpaa de mange Skuffelser og slog sig paa at faa vedtaget den lille Bane, som nu af Kommissionen er indstillet. Rødkærbro—Kellerup Banen vil jo i nogen Maade kunne give Kredsen Erstatning for dens mange Uheld og mange Skuffelser. Da nu Kommissionen har anbefalet den, og den næsten enstemmig for 5 Aar siden blev vedtagen her i Tinget, tør jeg nok

gøre mig Haab om at faa den endelig vedtagen i denne Omgang. Venstres første Trafikminister forelagde den her allerede i Samlingen 1901—02. Den blev vedtagen her i Tinget med 70 Stemmer mod 2, men kom ikke til Gennemførelse i Landstinget, hvor den blev lagt til Side. Man ankede over, at den var for lille — tidligere var den for stor. Det er et overordentlig mærkeligt Sammentræf af Uheld, der stadig melder sig. Nu er den heldigvis denne Gang ikke den allermindste, idet Hammel—Thorsø Banen er nogle Kilometer kortere. Tidligere var den som sagt for stor, det var da man vedtog den i sin fulde Udstrækning: Rødkærbro—Kellerup—Silkeborg. Da man saa indskrænkede sig til $\frac{1}{3}$ godt, kaldte man den i Landstinget for alt for lille. Men da Kommissionen som sagt nu har anbefalet den, har jeg den Tro, at det vil lykkes at lodse den igennem.

Banens Længde er 10 Km., altsaa $1\frac{1}{3}$ Mil, og jeg skal nu nævne de Tal, som vise, at Egnen ikke er folketom eller ufrugtbar. Antallet af Indbyggere i Kellerrupbanens Opland er i Kommissionens Betænkning i Skemaet over de ny Jernbaner beregnet til 730 pr. Km. Det er det højeste Tal, som findes paa hele Kommissionens Liste, højere end Øbanernes, hvad Folketallet pr. Km. angaar. Det har overrasket mig, men det er Tal, der ikke kunne bestrides, da de ere officielle. Ejendomsskylden er pr. Km. 915,000 Kr.; det er det trediehøjeste Tal i Kommissionens Liste med Hensyn til Ejendomsskyld. Det mest interessante, det, som stærkest anbefaler Lovforslaget, viser sig ved Beregningen af Udsigterne for Banens Forrentning. Kommissionen er der kommen til, at Kellerup—Rødkærbro Banen er den næstbedste, hvad Forrentningsudsigterne angaar, af alle de foreslaaede Baner. Den staaar ansat til en Forrentning af 2,7 pCt. af Anlægssummen. Der er kun en, som er over, og det er kun med 0,1 pCt. Alle de andre Baner ere under, de fleste af dem langt under, selv Baner i Egne, hvor man skulde tro, at Forrentningsevnen var meget større. Disse Tal ere den gyldigste Anbefaling, som kan gives for min Valgkreds' lille Bane, som jeg ogsaa personlig anbefaler paa det bedste. Jeg kan tilføje, at der er Enighed om Banen. Der er ingen Rivning og Stridigheder i Egnens Befolkning. Man nøjes foreløbig med denne lille Afbetaling paa Egnens rimelige Krav. Tilskuddet er i Orden, og en Komité er dannet til at søge den anlagt,