

Locomotiver, hvilket forholdsviis ikke er saameget. Ved Expeditionen vil der ogsaa blive Besparelse, fordi der kan expederes mere af de Embedsmænd, der have med Expeditionen at bestille, end for Tiden er Tilfældet, og fordi Omkostningerne derved ikke staae i Forhold til Veilangden. Driftsomkostningerne have paa den Købstadske Jernbane hidtil udgjort et temmelig stort Beløb, nemlig $8\frac{1}{2}$ a 9 Rbd. pr. Locomotivmil, hvorimod de i Tydskland i Gjennemsnit kun udgjøre $5\frac{1}{2}$ preuss. Thal. eller 7 Rbd. 2 Mk. Danst. Tænker man sig nu, at de gif 1 Rbd. 2 Mk. eller ogsaa blot 1 Rbd. ned pr. Locomotivmil, og forudsætter man, at der kjøres 3 Gange om Dagen mellem Kjøbenhavn og Korsør, saa vil det udgjøre 30,000 Locomotivmil, og der vil altsaa opstaae en temmelig betydelig Besparelse. Videre skal jeg ikke indlade mig paa Jernbanens Rentabilitet; jeg vil gjerne troe, at Staten vil blive nødsaget til at tilskyde mere eller mindre, maaskee 1 eller høist $1\frac{1}{2}$ pCt., mere antager jeg ikke den vil komme til at tilskyde; men jeg tør dog ikke tillægge min Mening nogen videre Vægt, dertil er jeg ikke sagkyndig nok. Men hvad jeg troer, man maa lægge Mærke til ved Siden heraf er, at naar man taler om, at en Bane kan forrente sig, da sigter man i Almindelighed til den nærmeste Fremtid, men man taler ikke om, at der kan komme en Tid derefter, da Banen kan give Overskud.

§ 6 i Udkastet er der bestemt, at Staten skal være berettiget til at overtage Jernbanen efter 25 Aar. Nu kunde der jo vistnok stilles forskellige Betingelser herfor. Man kunde sige, at Staten skal indløse Actierne med det paalydende Beløb, man kunde ogsaa fastsætte en anden Indløsningsmaade, og jeg troer ikke, det vilde have væsentlig Indflydelse paa den Contract, som oprettes med dem, der skulle anlægge Banen. Man kunde saaledes sige, at Staten skulle indløse Banen med det capitaliserede Beløb af den Nettoindtægt, som Banen havde givet efter Gjennemsnit at de sidste Aar, hvorved Staten jo kunde synes aldeles sikret; thi naar Banen kun gav 2 pCt., vilde Staten paa den Maade heller ikke komme til at betale mere end Halvdelen af Actiernes Beløb; men

dette har man ikke havt Lyst til at gaae ind paa; thi Følgen vilde jo naturligviis blive, at, hvis Banen, naar den Tid kom, gav mere end 4 pCt., i. Gr. 6 pCt., saa vilde Staten ogsaa blive nødt til at give en halv Gang mere, nemlig 150 istedetfor 100, og der var altsaa Risiko fra denne Side. Nu har Regjeringen, som har forelagt Lovudkastet, derimod foreslaaet Indløsning med Actiernes paalydende Beløb, og det andet Thing har ikke gjort nogen Forandring heri; men det er blevet staaende, saaledes som det var foreslaaet af Regjeringen. Deri ligger da, hvilket ogsaa har Rimeligheden for sig, at Banen efter 25 Aars Forløb forudsættes at give Overskud; men skulde dette bekræfte sig, saa vil det, man nu kalder Tilskud, forvandle sig til et Overskud, og 25 Aar ere ikke længere, end at selve de nærværende Skatteydere, paa hvis Beskostning det mulige Tilskud skal finde Sted i Begyndelsen, ville kunne opleve den Tid, da Staten kan overtage Banen, og de altsaa kunne nyde godt af Overskuddet, forudsat, at der til den Tid skulle være et Overskud. For saavidt det erede Fleertal har gjort en Bemærkning med Hensyn til Postens hurtigere Gang, og sagt, at det ene ligger deri, at Breve og Efterretninger til Kjøbenhavn komme 6 Timer tidligere, skal jeg tillade mig at bemærke, at der vil blive meget vundet med Hensyn til Pakkepostens Gang, hvis Jernbanen kommer istand; saaledes er Befordringstiden mellem Kjøbenhavn og Kjøbenhavn for den nu 24 Timer, men naar Jernbanen kommer istand, vil den blive nedsat til $5\frac{3}{4}$ Timer; imellem Gørding og Kjøbenhavn er den nu 26 Timer, men, naar Jernbanen kommer istand, bliver den kun 15 Timer; imellem Aarhuus og Kjøbenhavn over Kallundborg $24\frac{1}{2}$ Time og over Gørding 71 Timer, men, hvis Jernbanen kommer istand, vil det kun blive $10\frac{3}{4}$ Time eller maaskee lidt mindre; fra Kiel til Kjøbenhavn er der nu 73 Timer over Land og pr. Dampskib 17 Timer, hvilket vil blive formindsket til $12\frac{1}{2}$ Time. Jeg forglemt for med Hensyn til Besparelserne i Driftsomkostningerne at anføre, at Jernbanen tidligere ikke har været i Besiddelse af noget Maskinværksted, hvilket man nu