

igjennem den engelske Presse udviklet saavidt, at man med Rette maa sige, at idetmindste Sir Morton Peto for sit Bedkommende staaer udenfor Sagen; han er ikke inde i den, og de, der staae midt inde i den, have givet Oplysninger, som idetmindste gjøre det tvivlsomt, hvorledes det virkelig forholder sig, saa jeg troer, at vi bør lade den Sag ligge aldeles udenfor Betragtningen, med Hensyn til Spørgsmaalet om vort Forhold til Sir Peto. En anden Sag, som er bleven berørt ved denne Leilighed, og som maaskee dog mere maa tages som en Misforstaaelse, det er at det skulde synes, som om Prisen 400,000, 300,000, ja indtil 200,000 Rd. pr. dansk Mål havde noget Væsentligt at gjøre med det, jeg indrømmer gjerne, mere i Lusten end i Virkeligheden „svævende“ Tilbud, som man bestandig har paa Tungen, og som mere har et literairt Grundlag end noget andet; det kommer saaledes i Skrivelser, hvis Oprindelse man ikke kender o. s. v., det er noget af det Forunderlige. Men dette mystiske Forslag gaaer ialfald ikke ud paa at forandre vor Stilling, om Banens Pris bliver høiere eller lavere; idetmindste har jeg forstaaet det saaledes, som om det gik ud paa en begrænset Pris pr. Mål, hvilket altsaa vilde være gunstigere for Entreprenurerne, ifald de valgte en Veiretning, hvor Anlægscapitalen var mindre, og mere ugunstig for dem med Hensyn til Bygningen, naar de fulgte en Retning, hvor Anlægscapitalen var større. Den Naade at stille Sagen paa, har en overordentlig stor Fordeel, saafremt man tillige betinger, at Entreprenuren for Anlægget af Banen skal være

den, der benytter Banen i et vist Maaal. Og hvorfor er det gunstigt? Dersom han — for at holde fast paa en Sum — paatager sig at bygge Banen for 280,000 Rd. pr. Mål, indbefattet alle Omkostninger, som skal til for at den kan drives, og han saa anlægger Banen der, hvor den koster ham et Par Hundrede Tusinde, 230,000 eller 240,000 Rd. pr. Mål, saa har han vistnok godt engageret Capitalen; men hvis den ikke skaffer de tilsvarende Driftskostninger aarlig, saa har han igjen tabt derpaa. Anlægger han derimod Banen der, hvor den koster ham selv 400,000 Rd., medens der kun stikres ham 280,000 Rd., saa maa han naturligvis have gjort det, fordi han venter, at den Afbenyttelse af Banen, som vil indtræde, vil i den Tid, han skal drive den, give ham saamegen Fordeel, at han derved vil faae sin Opreisning. En saadan finder han jo ogsaa deri, at der ved Slutningen af den Driftstid, som han overtager, vil være en Affindelsestid fastsat, og det er det vigtige Punkt, det er det Punkt, hvor Staten kunde lide Brost. Spørgsmaalet er, om Affindelsesopgjørelsen bliver betinget saaledes, at vi kunne være tjente dermed. Bliver der et virkeligt Tilsyn med Banen, saa at den i den Tid, den har været drevet, ikke kan være mere forsalden end hvad der naturligt følger af dens Drift, saa er en Overleveringssum, der i Almindelighed bestemmes som en Capital, hvis Rente Driftsindtægten har været for en vis Række Aar, ikke ubillig, ikke uhenftigsmæssig, og den er under enhver Omstændighed ikke farlig, naar man nøie har beregnet og controlleret.