

Motiverne til foranstaaende Lovforslag ere saalydende:

Ved det Rigsdagen i Aaret 1856 forelagte Udkast til en Lov for Anlægget af en Jernbane i Nørrejylland var der foreslaaet en Linie fra Aarhus til Randers og Hobroe med Sidelinie til Viborg og Hjarbel eller eventuelt Skive. Det udtaltes, at Loven forelagdes for dog i denne Session at gjøre et Skridt fremad til Jernbanespørgsmaalets Løsning, uagtet man fra alle Sider erkjendte, at det, hvortil der i Særdeleshed var Trang, var ikke en isoleret Bane, som den foreslaaede, men en hele Sjælland gennemskjærende Bane. Det blev tillige gjort gjældende, at da Ideen om, hvor en saadan Bane skulde lægges, ikke var tilstrækkelig modnet og de fornødne Forarbejder til derom at tage Bestemmelse ei heller vare tilstede, saa vilde dog den paagjældende Tverbane, naar en Begyndelse skulde gjøres med et isoleret Stykke, være saaledes, at den vilde passe ind i en hvilken som helst Længdebane, som imod Nord og Syd tilsluttedes, eller rettere danne et aldeles uadskilleligt Led af en saadan, for fra det Sted, hvor de frugtbare Strækninger have den største Udvidelse imod Vest og Ost, at opsamle Trafik for Længdebanen.

Det er ved den mangesidige Drøftelse af de herunder verferende Spørgsmaal dog næsten eenstemmigen blevet erkjendt, at Hovedretningen af en Længdebane fra Aarhus syd- eller gennem Sjælland maa føres til et Punkt vestlig for Rolding. At bestemme nogle Punkter paa denne Linie, som absolut skulle herøres, vilde imidlertid neppe være nødvendigt, hvortil det turde være rettere ved Bevillingen af en lavere Sum til Anlægget samt ved Driftens Vorkforpagtning paa den i Lovudkastet omhandlede Maade, at overlade til Regjeringen i Forening med den eventuelle Forpagter af Driften at bestemme, hvor den for Staten fordeelagtigste Bane bør ligge eller med andre Ord den billigst mulige Bane, som sikker den størst mulige Trafik.

Men Udførelsen af et fuldstændigt Jernbaneanlæg vilde i det nu antagne Betalings-

system (Garantering af Renten) møde meget store finantzielle Vanskeligheder, idet det hele Anlæg gennem Sjælland vilde naae en Sum af over 22 Millioner og med Fyen henved 26 Millioner, hvoraf 4 pCt. Rente vilde udgjøre et Beløb af over een Million, uden at der kunde føres noget absolut Beviis for en Besparelse heri. — Om der nu ogsaa herfor var en Sandsynlighed, saa vil denne, overført paa det i Lovudkastet foreslaaede Betalingsystem, give ulige gunstigere Resultater. Gaaer man nemlig ud fra, at det ved Meddelelsen af den Kongelige Concession af 21de October 1859 for den deri omhandlede Bane garanterede Rentebeløb er en Staten paahvilende Forpligtelse, og at det efter det her foreslaaede System turde blixe muligt, naar alle Forhold tages i Betragtning, for en mindre Sum at gennemføre i det Mindste Hovedlinierne i et fuldstændigt Jernbaneanlæg gennem Sjælland og Fyen, ligger formeentligen allerede heri en baade tilstrækkelig og nødvendig Opfordring til at søge opnaaet, at den isolerede Bane ikke opsluger de Midler, som til et saadant fuldstændigere Anlæg behøves, men at den eller i al Fald dens 2de første Sectioner og en Deel af den 3die Section komme til at udgjøre en integrerende Deel af dette, og at dens videre Udvidelse stilles i Bero, indtil Hovedlinierne mod Nord og Syd ere udførte.

Naar Staten for sin egen Regning anlægger de i Udkastet nævnte Baner og bortforpagter Driften paa den ligeledes deri omhandlede Maade, da vil Forskjellen mellem denne og den nu loybestemte Fremgangsmaade ved Udførelsen af Garanti at fremhjælpe saadanne Anlæg blive følgende:

1. at Renten kun spares af den til selve Anlægget af Banen fornødne Capital, idet Materiellet anskaffes af Driftsforpagteren.
2. at det aarlige Tilfud under aldeles lignende Trafikforhold bliver bethdelig mindre.
3. at Staten ved Udlobet af den for Forpagtningen fastsatte Tidsfrist eier Banen