

af et andet contractmæssigt afluttet, og paa et heelt andet System hvilende Foretagende, men det er igjennem hans herværende Forretningsfolk sagt — noget Skriftligt have vi ikke derom — at han, naar Regjeringens Udkast blev vedtaget, vilde være rede til at underhandle. Hvorvidt han derimod vil kunne gaae ind paa en Underhandling paa den Basis, som Fleertallets Forslag giver med Hensyn til Prisen, derom veed jeg aldeles Intet, men jeg antager det for rimeligt, og jeg yttre dette ligeoverfor den Opfordring, der derom er rettet til mig af den høitærede Indvigningsminister — at han vil kunne gaae ind paa Underhandling paa hvilken som helst anden Basis, da Bekostningerne ved Banen jo, som jeg tidligere har yttret, væsentligt vilde være afhængige af, efter hvilket technisk System, hvilke Stigningsforhold, Krumningsforhold og andre saadanne Bestemmelser den skal udføres. Det bør jo maaskee tilføies, at naar det igaar blev yttret af den ærede Rigsdagsmand for Thisted, at Regjeringen ved Afslutningen af hvilken som helst Contract vilde være aldeles bunden til Sir M. Peto, saa er dette ikke rigtigt. Man er naturligviis bunden til, før man gaaer videre, at forhandle med ham om at forandre Systemet med Hensyn til Jernbanen og opgive det Stykke, der er foreslaaet i Regjeringens Udkast, men videre er man jo slet ikke bunden til Sir Morton. Det er klart, at Regjeringen vil have fuldstændigt frie Hænder til om den øvrige Deel af Systemet at slutte Contract med Den, der kan gjøre det billigst. En anden Sag er det naturligviis, at der er al Sandsynlighed for, at Sir Morton kan indlade sig paa et saadant Foretagende paa langt billigere Vilkaar end nogen Anden, da han er bunden deels oppe i Jylland, deels nede i Slesvig, hvor han har betydelige Jernbaneforetagender, der ikke kunne drives uden Tab, naar den øvrige Deel af Systemet, der hører til, ikke dermed kan sættes i Forbindelse. Fjærend jeg slutter, skal jeg endnu blot tillade mig at udtale et Par Ord i Anledning af hvad det ærede Medlem, der pleier at sidde ved Siden af mig (Fesperen), igaar yttrede, idet han gennemgik de Beregninger, der i Motiverne ere opstillede om den rimelige Freqvents paa Banen. Jeg

skal dertil bemærke, at det i sin Tid har forekommet Regjeringen tvivlsomt, om man i det Hele burde indføre nogen saadan Beregning, thi det var os klart, hvad der ogsaa er udtalt i Motiverne, at hvilke Beregninger man end vil opstille, saa vil der altid kunne gjøres mange begrundede Indvendinger imod Calculer, der ikke kunne være støttede til noget fast Grundlag, men kun til approximative Størrelser. Det er derfor vel muligt, det skal jeg gjerne indrømme, at Antallet af de Personer der vilde blive befordrede, er anslaaet for høit, og jeg tør paaftaae, at det er aldeles umuligt med det Materiale Regjeringen har kunnet erholde, eller som kan skaffes tilveie, nøiagtigt at faae Oplysning om, hvormange Personer der ere blevne befordrede paa alle de forskjellige Stationer, som Jernbanen skal berøre. Dernæst er det ingenlunde Tilfældet, hvad jeg har seet angive paa forskjellige Steder, at Regjeringen skal have beregnet Fragten for hver Person til 4 Rd., der staaer: „Antager man nu, at hver Passager i Gjennemsnit har udgivet 4 Rd.“ og at i det Mindste det samme Beløb vil blive anvendt paa Jernbanerne, saaledes at den lavere gjennemsnitlige Befordringspris vil opveies af en lige Tilvæert i Antallet, da udgjør dette 800,000 Rd., det vil altsaa sige, at naar der bliver befordret 800,000 Passagerer, saa vilde det kun være 1 Rd. osv. Jeg skal imidlertid hverken opholde mig derved eller ved de øvrige Sandsynlighedsberegninger i Motiverne; jeg vil gjerne indrømme, at der kan indvendes Meget imod disse Calculer som mod alle Calculer overhovedet, men paa den anden Side troer jeg dog, at dersom Personfreqventsen er beregnet noget for høit, saa er Godstransporten beregnet noget for lavt, saa at det ene kunde bøde paa det andet. Jeg skal henvise til de Beregninger man har seet opstille med Hensyn til andre Jernbaner s. Ex. den Beregning, der i sin Tid blev opstillet over Klampenborgbanen, hvor man beregnede en Godstrafik af 6000 Rd. pr. Miil, skjøndt det blev udtalt, at der imellem de Stationer, denne Bane kom til at anløbe, ikke kunde ventes synderlig mere Transport end af Smaaforsendelser mellem Kjøbenhavn og dem, der leve paa Landet. Altsaa kunde det