

steder for det tydske Nægt, have en overordentlig stor Betydning. For det Tredie kan det jo heller ikke nægtes, at da ved ethvert Jernbaneanlæg Personfrekventsen er en væsentlig og næsten i alle Tilfælde den overveieude Indtægtskilde, saa maa Hensynet til Befolkningens Tæthed i de Egne, hvorigjennem Jernbanen føres, være af overordentlig Betydning; — saa, betragtet ogsaa fra dette Standpunkt, bliver Jernbanen at tillægge betydelige Fordele fremfor enhver Bane, der gaaer igjennem mindre befolkede Districter. Men efter min Formening kunne alle disse Hensyn dog langt fra alene være de afgjørende; thi ved Siden deraf er der en anden ikke mindre vigtig Betragtning, som ingenlunde maa tabes af Sigte; og det er Prisen paa den Bane, der skal anlægges. Jeg troer nu, at Alle ere enige om, at der er saare liden Udsigt til, at nogen af alle de foreslaaede Linier vil i Ordets almindelige Forstand forrente sig, og Hovedformaalet bliver derfor at faae et Jernbaneanlæg med saa liden Bekostning som muligt, som dog giver nogenlunde tilsvarende Fordele med Hensyn til Landets indre Communication. Det er Hensynet hertil, som mere end noget Andet har bragt mig til at fastholde, at vi paa nærværende Stadium ikke kunne med nogen Sikkerhed tage Bestemmelse angaaende Jernbanelinierne Retning; thi der er kun een eneste Linie, som er fuldstændig undersøgt, og det er Jernbanen med de sig dertil sluttede forskjellige projecterede Tverbanelinier, samt enkelte Liniestykker fra Lillebelt til Slesvigs Grændse og derfra til Horsens; men alle de øvrige foreslaaede Linier ere ikke saaledes undersøgte, at man med nogen Nøjagtighed kan bedømme, hvormeget deres Anlæg vil koste. Vi savne saaledes et af de aller vigtigste Momenter til at kunne bedømme, hvilken

af Linierne der stiller sig fordeelagtigst, naar der tages Hensyn haade til den Pengesum, som Staten maa engagere i et saadant Anlæg, og dernæst til de Fordele, som det vil bringe Landet, og jeg for mit Vedkommende kan derfor ikke have nogen fast Overbeviisning om, hvilken af de foreslaaede Linier der bliver at foretrække, forinden der foreligger en saa fuldstændig Undersøgelse, at vi kunne see, hvad de ville koste. Der er desuden endnu et Hensyn, som er af allerstørste Betydning, og det er, at naar man vil spørge, hvorledes de Anlægspriser, som indeholdes i de forskjellige Forslag, ere fremkomne, saa tør jeg med Bestemthed sige, at med Undtagelse af Jernbanen, hvorfor der foreligger bestemte Undersøgelser og Overslag, ere alle de øvrige foreslaaede Pengesummer, hvorfor de forskjellige Anlæg skulde udføres, meer eller mindre tagne paa Slump. — 300,000 Rd., 260,000 Rd., 270,000 Rd., 280,000 Rd. ere Summer, som ere fremkomne efter sieblikkelige Indsald, fordi man uden Undersøgelse eller Overslag har maattet lade sig bevæge frem og tilbage fra den ene Tanke til den anden, uden at have Noget at støtte sig til. Naar nu et Jernbaneanlæg skal have en Udstrækning af 50 til 60 Mile, saa løber en Besparelse af en Snees Tusind Daler og derover paa hver Mile op i Millioner, og som Følge heraf vil den ringe Udgift, som anvendes til at undersøge Linierne, mange Gange betale sig ved den Sikkerhed, der opnaaes i at kunne bedømme Prisen, hvorfor de forskjellige Linier kunne udføres. Jeg troer derfor at kunne paaftaae, at en saadan Undersøgelse ikke alene er nødvendig for Valget af de heldigste Linier, men tillige vil fremkalde Besparelser af langt større Betydning end den derpaa anvendte Udgift.