

nogen Mening om — saa kan der efter min Mening ikke være Tale om, at den kan faae et nordligere Udgangspunkt end Struer, og jeg synes derfor, det vilde være meget heldigt, at man saa havde et Sammenknytningspunkt mellem Ost- og Vestkysten, hvilket efter min Formening maatte være Struer.

Thune: Jeg troede, efterat Jernbaneanlagen forrige Aar var falden igjennem her i Thinget, at vor Tid havde været unyttigt anvendt, men jeg seer nu med megen Glæde ved Behandlingen af det foreliggende Lovudkast, at Forhandlingerne fra ifjor have været til meget stor Nytte og have bidraget til, at begge de forskjellige Parter have nærmet sig hinanden. Jeg har hørt Folk, som dengang med stor Bestemthed udtalte sig imod enhver Contract, ved hvilken der blev tilnærmet sig Modpartiets Anskuelse om mere at nærme sig denne, og jeg haaber saaledes, at Forhandlingerne fra ifjor vilde bære deres gode Frugter og bidrage til, at vi faae det foreliggende Lovudkast vedtaget. Jeg har ventet med at høre mig, til mange Medlemmer have taget Ordet, da jeg ikke uden Nødvendighed ønskede at forlænge Forhandlingen, men jeg kan dog ikke lade dens første Behandling gaae hen uden at henlede Thingets Opmærksomhed paa et Punkt, som ikke tidligere er kommet under Omtale. Naar det nemlig i Lovudkastets § 6 hedder, at Entrepreneuren skal være forpligtet til at oprette et Driftselskab med en Capital af mellem 40 til 50,000 Rd. pr. Mill, da forekommer det mig, at det vel kunde være meget at betænke sig paa, om man burde gaae ind derpaa. At forpligte ham til at oprette et Selskab vil altid være en Fordeel, men om man derfor skulde benytte sig af denne Forpligtelse fra hans Side dreier Spørgsmaalet sig. Der staaer nemlig i Paragraphen, at Actionairerne først skulde have 5 pCt. af Udbyttet af denne Driftscapital, og derpaa skulde de senere, for at deres Interesser ved Banen kunne knyttes til bore, have Andeel af Overskudet, som den ærede Minister havde tænkt sig til af Udbyttet, altsaa naar

de fik $\frac{1}{4}$ pCt., vilde vi paa denne Maade have 4 pCt. af vor Capital. Imod denne Betragtning er der fra min Side Intet at indvende, men jeg vil fastholde, at 5 pCt. vel ikke bliver Alt, der vil have i Forrentning af Driftscapitalen. Den høitærede Minister omtalte, at Englænderne i Reglen ere punktlige i Opfyldelsen af Forpligtelser, at de ere inde i forskjellige Forhold, have det Kjenndskab til forskjellige Nationer, der følger af praktisk Erfaring og af at have oprettet Contracter i forskjellige Verdensdele. Jeg kjenner meget godt engelske Forhold og engelsk Skjøn ved Contracters Afslutning. Men — det vi her komme til at betale, er ikke alene de 5 pCt. Rente, det er ogsaa Amortisation af Materiellet, ligesom der da vil gaae Noget til den Slitage etc., hvilket maa beregnes aarligt pr. Mill; jeg tror nu, at ved disse Summers Beregning vil der meget let, uden at vi fra vor Side kunne sige Noget derimod, kunne komme 1 à 2 pCt. til udenfor de 5 pCt., saa at vi maaskee kunne have af forrente Driftscapitalen med 7 à $7\frac{1}{2}$ pCt. Dette er forveget, og jeg indseer ikke, naar vi kunne staae Midlerne til Banen, hvorfor vi da ikke ligesaagodt skulde kunne overkomme Midlerne til Driftsmateriellet. Jeg har blot taget Ordet for at henvende et kommende Udvalgs Opmærksomhed paa dette Punkt, uden at jeg dog i mindste Maade vil fastholde min Anskuelse som den rigtige, da den maaskee ikke staaer sin Prøve, men det er Noget, der trænger til speciel Overveielse, om man ikke selv burde overtage Driften af Banen. Ved at overtage denne, vilde man have den Fordeel, at man muligviis kunde indrette den mere economisk end de Andre, og jeg troer desforuden, at det kan blive Gjenstand for Meningsforskjel med det kommende Actieselskab, at de kunne drive Banen fordyrt; de kunne ansætte flere Embedsmænd, end vi finde nødvendigt, gagere dem høiere osv., saa jeg antager, at der er flere Hensyn for Staten at tage angaaende Driften af denne Bane, og det er det, jeg har villet tillade mig at henlede Opmærksomheden paa.