

5,695,000 Rbd.; dette er det Høieste, som Banen om 25 Aar kan taxeres til, naar vi gaee ud fra, at den ikke giver noget Overskud. Hvad den nu foreslaaede Overenskomst om Jernbanen angaaer, da maa til den foreløbig contraherede Sum 5,300,000 Rbd. lægges: for det Første de 11,000 Rbd. pr. Mill for $21\frac{1}{2}$ Mill i Expropriationsomkostninger, som skulle afholdes af Entreprenuren efter den nuværende Contract, men som Staten skal bære efter den Accord, hvorpaa den foreliggende Lov er bygget, det udgjør 236,500 Rbd.; dernæst skal den nuværende Entreprenur anskaffe mellem 40 til 50,000 Rbd. til at drive Banen for, hvilket, naar Summen pr. Mill sættes til 45,000 Rbd., for de $21\frac{1}{2}$ Mill. udgjør 967,500 Rbd.; denne Sum maa efter de 25 Aars Forløb udredes af Staten for at komme i Besiddelse af Driftsmateriellet og maa altsaa ogsaa lægges til; tilsammentagne udgjøre disse to Summer 1,204,000 Rbd., og naar dette Beløb lægges til de 5,300,000 Rbd., bliver det 6,504,000 Rbd., som er den Sum, Jernbanen efter det foreliggende Lovforslag og den nu foreløbigt afsluttede Contract vil komme til at koste Staten, dersom den efter 25 Aars Forløb overtages; altsaa efter den nuværende Contract 5,695,000 Rbd., efter den foreløbigt afsluttede Contract, hvortil dette Lovforslag er støttet, 6,504,000 Rbd. Men nu maa man vel lægge Mærke til, at vi, dersom vi ved at forkaste den foreliggende Lov komme til at give den førstnævnte Priis, desuden have to store Fordele; den ene er den, at alle de Omkostninger, som have været nødvendige for at bringe Banen i Drift, udelukkende bæres af Entreprenuren, der er engageret i Driften med en saa stor Capital, at han har en ganske anden Interesse af at staae det størst mulige Udbytte end efter den nu foreløbigt afsluttede Overenskomst; dernæst maae vi gjøre et Afslag for den Bequemmelighed, som det er at gaee ind paa en Drift, der allerede paa en saadan Maade er indledet. Tager vi begge disse Ting i Betragtning, troer jeg, at vi kunne anslaae dem idetmindste til 5 à 600,000 Rbd. Kun under den Forudsætning, at Banen til den Tid, den overtages, har givet 2 pCt., komme vi til det, vi efter den sidst afsluttede Overenskomst skulle give, nemlig 5,300,000 Rbd. med de tidligere nævnte Til-

læg og udsætte os, som sagt, for at have Byrden af hele Bedriften og Driftsentreprenuren i en langt ringere Grad bunden til Forholdet. Vi skulle derhos lægge Mærke til, at naar vi ingen Længdebane bevilge, men lade Jernbanen ligge, som den nu er, med den samme Driftsentreprenur som for Jernbanen i Slesvig, saa have vi der liggende 2 Banestrekninger, ubudte paa denne Mands Regning, som det maa være i hans høieste Interesse at faae sammenbundet; naar han altsaa ikke kan opnaae det ved den nu foreløbigt afsluttede Contract, der, som jeg har sagt, er ganske billig med Hensyn til Bygningen af de nye Baner, men dog heller ikke billigere, end at man jo mener, at vi selv kunne bygge dem for den samme Priis, saa maae vi, saavidt jeg kan skjønne, kunne komme til gunstiger Forudsætninger. Dette angaaende den Deel af Loven, som vedrører Jernbanen.

Den anden Deel af Loven vedrører, som de Herrer vide, Banens Retning; uagtet jeg indrømmer, at ogsaa deri er skeet en Forbedring af Loven fra det, den var, da den først blev forelagt, saa er den dog efter min Mening ikke saaledes, at vi bør gaee ind paa den. Jeg kan ikke opgive den Betragtning, at en Bane, som saaledes fører midt igjennem Jylland, at Viborg bliver Hovedmibelpunktet i Jylland, og at der derfra gaaes imod Nord og Syd, for Jyllands Cultur er den meest befrugtende Bane, og naar det er blevet sagt, jeg troer, at det var af den høitærede Minister, at det maatte synes noget besynderligt at lægge en Bane langs med en Strøm, saa er det saa lidet noget Nyt, at den første betydelige Bane, som har givet Exemplet for de andre, nemlig Manchester-Liverpool-Banen gaaer saa godt som langs med en Canal, og at de fleste og betydeligste Baner i Europa gaae langs med Strømme. Naar det er blevet sagt, at man, ved at bringe Banen igjennem de østlige Kjøbstæder, holdt sig til Kjøbstæder, som vare tilstede, og staaede derved en Indtægt, som man ikke skaffer ved at lade Banen gaae længere mod Vest, saa siger jeg, som man har sagt i en anden Betydning: Her er kun en Grads Forskjel, men en lille Grads Forskjel; med Hensyn til den Indvending, man har gjort, at naar Behoerne vestfra komme til Ba-