

rigsministeriet, dateret den 1ste Oktober 1871, der findes aftrykt i Betænkningen, og som Indvrigsministeren jo væsentlig har maattet tage Hensyn til ved Afgjørelsen af Sagen. I denne Skrivelse siger saaledes Oberst Wend, der er Regjeringens tekniske Konsulent, at ifølge en i 1868 foretagen foreløbig Beregning vare Udgifterne til Bygningen af Nordvestbanen, beregnet til en Længde af omtrent 10 1/2 Mil, kalkulerede til at være omtrent 3 Mill. Rd. foruden Anlægskapitalens Forrentning under Arbejds Udførelse, hvad der dog ikke kan løbe op til den Forskjel af 700,000 Rd., hvormed der her er Spørgsmaal. Der er ganske vist ogsaa nogen Forskjel fra, hvad der dengang beregnedes i Henseende til Etgning og Skinnernes Vægt, men efter Alt, hvad der er os bekendt om Jernbanespørgsmaal, kan heller ikke dette paa nogenmhelst Maade berettigede til en saa stor Forskjel i Anlægssummen som den, der her foreligger. Hvad der har gjort det end mere tvivlsomt for os, om det har været rigtig at approbere Overenskomsten, er, at det ialfsald ikke er Publikum bekendt, at det har staaet Andre gaabent at gjøre Bud. Ved den Slags store Anlæg aabnes der jo i Reglen Afgang for forskjellige Jernbaneentreprenører til at komme og gjøre deres Tilbud, og om denne Afgang end ikke gives ligefrem i Form af Licitation, saa sker der dog altid Forsøg paa, om man ikke ad anden Vej kan opnaa noget billigere Bilkøbt. Her derimod har det været Publikum aldeles klart, at det sjællandske Selskab meget tidligt har bundet sig fuldstændigt til en enkelt Entreprenør. For mig, og jeg tror for flere af Udvalgets Medlemmer, har det bidraget meget til vor Tvivl om Rigtigheden af den trufne Overenskomst og derved ogsaa om Rigtigheden af, at Regjeringen har approberet Overenskomsten, at vi ikke have set, at det har været muligt for Andre at komme og sige, at de vilde gjøre det billigere. Efter hvad der er almindeligt bekendt, maa man imidlertid antage, at der dog muligt vilde være kunnet komme saadanne konkurrerende Tilbud, men det synes, som sagt, som om det sjællandske Selskab meget tidligt har bundet sig til den ene Mand, som har gjort det høie Tilbud. Forøvrigt skal jeg tilføie, at

det er mig bekendt, at der har været nogle særlige Omstændigheder tilstede, som kunde udvove Indflydelse paa den høitærede Ministers Afgjørelse. Jeg er ikke blind for, at der ved det Arrangement, som nu er truffet, er stillet to Ting i Udfigt, som jeg, idetmindste efter min personlige Mening, tillægger en stor Vægt. For det Første er der den antydede Sidebane til Frederikslund, fra hvilket Punkt det nu er, den skal udgaa, en Bane, som der efter Ministerens Udtalelse synes at være Udfigt til at faae, hvorledes det nu end hænger sammen dermed. For det Andet er der den Transaktion, der er foregaaet med Falsterbanen, og hvorved det er klart, at man har faaet mere Haab om ogsaa at faae en Bane over Lolland, end man kunde have, hvis det sjællandske Selskab for hvem denne Falsterbane jo kun var en Byrde, havde beholdt den; thi naar Andre have overtaget den, er det naturligtvis kun under Forudsætning af, at de vilde bygge videre for dertjemnem at faae Mere ud af den. Jeg er, som sagt, ikke blind for, at der her er stillet i Udfigt to meget betydelige Ting, hvoraf jeg venter mig meget Godt for Landets Udvikling, og hvoraf jeg ogsaa forklarer mig den høitærede Ministers Villighed til at approbere den Overenskomst, der her foreligger; men paa den anden Side maa jeg da ogsaa sige, at efter, hvad der foreligger, kan man ikke vide, om ikke ogsaa disse Fordele kunde være opnaaede paa anden Maade, og Udvalget har ialfsald ikke kunnet komme videre end til at udtale, at det ikke var overbevist om Rigtigheden af den Overenskomst, der er truffen, og som Ministeren har approberet. Ved disse Jernbanesager har Udvalget heller ikke Andet end kunnet komme ind paa et Spørgsmaal, der oftere har foreligget os, og som med særlig Etyrke har maattet paatrænge sig her, hvor det er store Interesser for Statskassen, der staa paa Spil. Dette Spørgsmaal angaar den Fortolkning, der fra Ministeriets Side er gjort gjældende med Hensyn til en Bestemmelse, der findes i flere af vore nyere Jernbanelove om den saakaldte „bevislig anvendte Anlægskapital“, idet det er denne og kun denne, for hvilken Statens Garanti gives. Dette Udtryk: „den bevislig anvendte