

den sidste ærede Taler. Det forekommer mig, at overalt, hvor vi uden at behyrde Statskassen med uforholdsmæssige Udgifter kunne bidrage til, at Forbindelsen mellem de enkelte Landsdele bliver saa let som muligt, bør Lovgivningsmagten med Glæde gribe enhver smule tilbydende Leilighed.

Octavius Hansen: At fremhæve Jernbaners store Betydning for de paagældende Egne og for Landet i det Hele vilde ganske vist være overskødigt i en Forsamling som denne, der har bestræffet sig paa meget med Jernbaneanlæg og vistnok i høit Maal erkjender Jernbaners store Betydning; men jeg tror dog, at der, om ikke i denne Forsamling saa dog her i Landet og navnlig her i Kjøbenhavn, er en vis Opsættelse af, at de Onsker, der fra forskjellige Landsdeles Side have yttret sig om at blive delagtige i Jernbaneanlæg, for en stor Del ere forhaastede, at de udførte af en sygelig Trang til at ville være med, og at man godt kan vente med at tilfredsstille flige Onsker. Dette er en Betragtning, der ikke er lidet udbredt, navnlig i Kjøbenhavnske Kredse; men jeg maa i Modsetning hertil fremhæve, at jeg, saaledes som Forholdene have udviklet sig, betragter det næsten som en Livsbetingelse for mange Egne, navnlig Kjøbstæder, at de snarest mulig kunne komme i Jernbaneforbindelse med det øvrige Land og den øvrige Verden, idet det er i højeste Grad trykkelige for en Kjøbstad, naar dens Afstand fra den nærmeste Kjøbstad bliver i Tid omtrent den samme som dennes Afstand fra andre Stæder, der ligge fire eller fem Gange saa langt borte, beregnet efter Miletal. Naar Forholdene ere saaledes, at Afstanden imellem Svendborg og Odense, der i Miletal kun udgjør omtrent 6½ Mil., er i Tid ligesaa stor som Afstanden imellem Kjøbenhavn og Odense, kan man vel sige, at vedkommende Kjøbstad er i høi Grad ubehagelig i den Konfurrence, som paa Grund af Jernbaneanlæg og de øvrige forbedrede Kommunikationsmidler faar mere og mere at sige, efter som Aarhundredet skrider frem. Det er derfor efter min Mening fuldt berettiget, naar de paagældende Egne, som ikke hidtil ved Statens Hjælp have kunnet komme i Jernbaneforbindelse med Omverdenen, gjør Alt for at komme med. Men det, som man har imod, er vel ogsaa snarest dette, at Staten skal anlægge Jernbaner eller yde betydelige Bidrag dertil. Man taler saa meget om, at der kun er ringe privat Foretagelsesaanse her i Landet, men mener dog, at man mere og mere bør overlade flige Anlæg til privat Entreprise og lade Staten træde mere i Baggrunden, og man henviser i den Henseende til andre Lande, hvor Saadant er Tilfældet, og hvor de ved privat Entreprise tilveiebragte Anlæg forrente sig meget godt. Jeg tror, at man derved overser de store Vanskeligheder for Private ved at

tilveiebringe Jernbaner. Der er navnlig een Ting, der fremtræder som en væsentlig Hindring, nemlig de særdeles forøgede Priser, der i den senere Tid ere indtraadte netop for de allervigtigste Materialier til Jernbaneanlæg. De Herrer vide, at baade Sveller og Skinner, og ligeledes Arbeidskraften i de senere Aar ere stegne saa overordentlig i Pris, at man frit kan sige, at en Jernbanes Anlæg nu vil koste mellem 25 og 40 pCt. mere, end Anlægget af den samme Bane vilde have kostet for 2—3 Aar siden. Naar en Jernbane skal anlægges ad privat Bei, bliver et af de første Spørgsmaal dette: Hvorvidt er der Udigt til, at en saadan Jernbane kan forrente sig? Naar man nu vil undersøge, hvor Meget en Jernbane kan antages at ville koste, har man i det Lovforslag, som den høitærede Indenrigsminister har fremlagt, og som skal behandles efter dette, en Udtalelse om, at det sjællandske Jernbaneselskab ikke tror at kunne bygge private Jernbaner billigere end for 280,000 Rd. pr. Mil. Det er nok muligt, at Prisen i Sjælland i flere Henseender vil kunne reduceres, og at man vil kunne bygge noget billigere der end paa Verne; men paa den anden Side har jeg hørt Udtalelser endog saa for ganske nylig fra fremmede Ingenieurer, baade engelske og franske, som vare meget forbaufede over, at man her i Landet kunne bygge Jernbaner saa billig som for 280,000 Rd. pr. Mil., hvilket tal nævnes i det Udkast, jeg hentydede til. De Herrer ville erindre, at, naar der er Tale om at bygge Jernbaner ad privat Bei, kommer der en Del Omkostninger og Udgifter til, som ikke ere optagne paa Budgettet for Statsbanerne. I Øvrigt tror jeg, at man kan regne ud, at Statsbanerne efter de Summer, hvormed de staa opførte i vor Balance, vistnok 27 eller 29 Millioner, have kostet omtrent 300,000 Rd. pr. Mil. og maaske noget Mere, saa at det, som De se, ikke er høit regnet, naar jeg anslaaer en privat Bane til 280,000 Rd. pr. Mil. Naar der nu er Spørgsmaal om Rentabiliteten af en Bane i Sjælland eller Jyden, anlagt ad privat Bei, saa har man det bedste Udgangspunkt for en Sammenligning ved at se hen til det bestaaende jydsk-fynske Statsbanenet; her vil man af den sidste Marsberetning se, at Statsbanerne give et Overskud af 6000 Rd. pr. Mil., det vil sige, at hvis man antager, at den private Bane bliver stillet under lige Forhold med Statsbanen, vil man have 6000 Rd. til dermed at forrente en Anlægs kapital af 280,000 Rd. pr. Mil. Regner man nu 4 % af sine Penge, er 6000 Rd. Renten af en Kapital paa 150,000 Rd., regner man 5 %, som man vist bør gjøre, er det Renten af 120,000 Rd. Anlægs kapitalen var 280,000 Rd. pr. Mil., og de Herrer ville altsaa se, at hvis man lægger Statsbanens Overskud til Grund for sin Beregning, kan man omtrent sige, at kun Halvdelen af den Kapital, der anvendes til Jernbaner, har Udigt til at forrente sig. Nu