

Laan eller detslige til høje Renter men hvis man kunde have opnaaet at faae et Laan paa passende Billaar fra Statens Side uden Overtagelse af Banen, som der engang har været Tale om, saa tror jeg, at Banen fremtidig vilde være istand til at sorrente et saadant Laan, idet nemlig Overtaget af Driften ikke er saa ubetydeligt, hvilket jeg senere skal paavise. Med Hensyn til Banernes Stilling, da har jeg allerede nævnt, at Forslagsstillerne have ment, at det burde gjøres lige Skjel imod begge de Selskaber, som have disse Banestrækninger, og dette er betegnet i Forslaget derved, at man har filltet dem under Et under Navn af den østjydske Jernbane. Den østjydske Jernbane er et Driftselskab eller et Firma, om man vil. Det er ikke et Aktieselskab som saadant men dette Navn betegner den fælles Drift og Virksomhed, som finder Sted paa Banen. Forslagsstillerne have i denne Retning taget et Udgangspunkt, som allerede tidligere er blevet paapeget her i Salen, nemlig af det arede Medlem for Randers Amts 2den Valgkreds (N. V. Sørensen) under Forhandlingerne i Oktober 1878, idet det arede Medlem dengang udtalte: Der er fuldstændig Lighed i Driftsvilkårene, og derfor bør de stilles lige i Pris. Jeg skal nu gjøre opmærksom paa, at den fælles Drift, som finder Sted paa denne Bane, jo ikke er en saa ganske frivillig Sag, og derfor er det ganske naturligt, at det mindre kommer i Betragtning, hvad den enkelte Strækning har kostet eller hvilke Billaar den staar under, naar disse Billaar iøvrigt ikke ere altsor ulige. Der foreligger nemlig fra Ministeriet en Approbation af 27de November 1875, i hvilken der staar, at Indtagterne og Udgifterne ved Driften deles lige uden Hensyn til Anlægsomkostningerne paa de forskjellige Stykker. Det vil altsaa ses, at Driftsudgifterne ere fælles, men paa den anden Side er der dog Udgifter, som ere særlige for de to Banestrækninger, og som bevirke, at disse to Banestrækninger — selv om der ikke ogsaa var andre Grunde dertil — ikke kunne komme til ens Balance, og her møde vi da det Tilfælde, som ikke er uden Interesse, at den sidste aabnede Banestrækning, som gaar igjennem det bedste Opland, har været mindst istand til at overvinde sine Udgifter, netop fordi den er kommen først i Drift. Denne Bane har nemlig større Udgifter til Reparationer, Vedligeholdelse osv., som jo efterhaanden ville falde bort, og derfor er det, at den renterer mindre godt som en selvstændig Bane end den anden Bane. Idet jeg saaledes har anført, at det efter min Mening bestaar et fuldt Fællesskab mellem disse Banestrækninger, saaledes at der er Joie til at betegne dem som et Fællesskab under Navn af „Den østjydske Bane“ skal jeg ganske aabent bemærke, at der ved Siden deraf ganske vist findes særlige Forhold, som kunne have Betydning i flere Retninger. Saaledes er Anlægssummen for Randers-Grenaa-

banen væsentlig lavere end for Aarhus-Nyom-banen, nemlig omtrent 100,000 Kr. pr. Mil, idet den første Bane har kostet 338,848 Kr. pr. Mil, og den anden Bane 436,678 Kr. pr. Mil. Det viser sig saaledes, at den ene Bane er dyrere end den anden, men paa den anden Side har den Bane, som er dyrere, en mindre Prioritetsskjæld end den anden Bane, idet den nemlig har en Prioritetsskjæld af omtrent 158,000 Kr. pr. Banemil, medens den anden Bane har en Prioritetsskjæld af 172,000 Kr. pr. Banemil. Endelig komme vi til et Forhold som veier op imod det, som jeg først nævnte, idet Banestrækningen Aarhus-Nyomgaard har pr. Mil Aktier til Vælob af 218,533 Kr., medens Banestrækningen Randers-Grenaa kun har 94,528 Kr. pr. Banemil. Endvidere har den ene af Banerne modtager 80,000 Kr. i Statstilskud pr. Banemil, medens den anden, fordi man i Loven indsatte en bestemt Længde, som gjorde, at Banen blev længere, end Loven tilstede, kun har modtaget 73,359 Kr. af det Tilskud, som er bevilget med 80,000 Kr. Der er nu altsaa ganske vist saaledes forskellige Forhold, som kunne siges at gjøre sig gjældende for disse Banestrækninger; men jeg tror, at det ene opveier noget det andet, thi den Bane, som er billigst anlagt, og som har Fordelen med Hensyn til Forrentningen, har paa den anden Side baade relativt og absolut mindst Aktiekapital og kan taale mindst Tilskud. Naar der er fælles Drift i den Forstand, som her er paa Banerne, har det forekommet os rimeligt at tage den hele Sag under Et, og derved tror jeg, at den bliver betragtet fra det rette Standpunkt, og Billighed kan ske Fyldest til alle Sider. Jeg skal gjøre opmærksom paa, at i en Retning ere Banerne ens stillede, og det taler ogsaa for at etablere et saadant fælles Synspunkt, idet Forrentningen pr. Mil er for den ene, Randers-Grenaa Banen, 8,210 Kr. og for den anden Aarhus-Nyomgaard Banen 8,238 Kr. Disse to Tal ligge altsaa overmaade nær hinanden. Det er ikke uden Interesse, at Overslag i Budgettet for næste Aar, som indsendes til Indenrigsministeriet til Approbation, er anslaaet til 8,087 Kr. Netto pr. Banemil, altsaa saaledes at Driitsover-skudet gennemgaaende er ligesaa stort som Renter af Gjælden. Det vil allerede af dette Tal være tilstrækkelig klart, at her er Tale om et Driftsover-skud af en nogenlunde rimelig Størrelse. Den Sum, som Lovforslaget foreslaar som Røbesum, er sat til 3,418,000 Kr., og den opløser sig i to Hovedposter, nemlig Aktiekapitalen eller rettere den halve Aktiesum af de Privates Tilskud, som er 993,000 Kr., og den faste og løse Gjælden, som er anslaaet til at ville udgjøre 2,425,000 Kr. Der maa naturligvis i saa Henseende gives nogle nærmere specielle Oplysninger. Det kommer noget an paa, til hvilket Dødblik man vil opgjøre Status og overtage Banerne; men det