

Kr. eller pr. Banemil 3,091 Kr. i Regnskabsaaret 1878—79. Her maa dog bemærkes, at naar der har været denne store Forskjel paa disse to Aar, saa skyldes dette tildeels den Omstændighed, at Driftsudgifterne, paa Grund af de strenge Snevintre 1878—79, vare betydelige. I indeværende Regnskabsaar kunne Indtægterne selvfølgelig ikke med Bestemthed opgjøres, da der jo endnu mangler næsten tre Maanedes af Aaret; men saavidt man kan skjønne, naar ikke noget Extraordinært indtræder, vil der ogsaa i det Aar, vi nu gaa ind i, vise sig en Forbedring i Indtægterne, saaledes at man forventer, at Nettooverskuddet vil blive ca. 14,000 Kr. større end Aaret forud, eller 88,000 Kr., og Overskudet pr. Banemil ca. 6,500 Kr. Jeg tror altsaa at have Ret i at sige, at der er en jevn Fremgang i Banens Indtægter. Jeg synes heller ikke rettere, end at den Pris, hvorom der her er Tale, er passende og ingenlunde for høj. Den virkelige Kjøbesum for Staten, naar vi regne Statens tidligere Tilskud med, som var 1,088,000, bliver 4,516,000 Kr. Dette er pr. Banemil 321,169 Kr., en Sum, der ingenlunde kan siges at være for høj for en velbygget Bane. For Herningbanen, der dog med Hensyn til Forrentningen ikke kan stilles ved Siden af den østjydske Bane, er der givet 330,000 Kr. Overskudet for sidste Regnskabsaar nævnte jeg var noget over 74,000 Kr., og jeg nævnte ligeledes, at Overskudet forventes for indeværende Aar at blive ca. 14,000 Kr. mere. Dersom vi nu ikke medregne Statens tidligere Tilskud, men blot holde os til den Kjøbesum, der er nævnt i § 1, nemlig 3,418,000 Kr., saa svarer det forventede Driftsudbytte for indeværende Aar af 88,000 Kr. til en omtrentlig Rente af 2½ pCt., som jo ganske vist ikke er nogen høj Rente, men som vistnok heller ikke er mindre end den, enkelte af Statens Banestrækninger i Sylland give, og sammenlignede vi den østjydske Banes Indtægter i den tredie Driftsjaar med nogle af Statsbanerne, efterat den kun havde været dreven i det samme Tidrum, saa bliver Udsaldet ingenlunde ugunstigt for den østjydske Bane. Driftsoverskudet for den østjydske Bane pr. Mil var for sidste Regnskabsaar 5,466 Kr.; Overskudet for Statsbanerne i 1867—68 var 5,750 Kr., altsaa kun lidt højere, i det tredie gennemsnitlige Driftsjaar for de Baner, der dengang vare i Drift, nemlig Aarhus—Randers, Langaa—Holtstebro, Nyborg—Strib og Fredericia—Bamdrup. For indeværende Aar forventer man som sagt, at Driftsudbyttet for den østjydske Bane vil blive ca. 6,500 Kr. Det er lidt mere end, hvad Driftsudbyttet var i 1866—67, nemlig 6,216 Kr., for de nævnte Statsbanestrækninger, der endnu ikke havde faaet nogen Tilvæxt af nye Baner. Hvis man regner Overskudet af Statsbanerne i 17 Aar, faar man et Driftsoverskud af lidt over 10,000 Kr. Jeg tror, uden at være

sangvinist, at i Løbet af 4 a 5 Aar ville Indtægterne af den østjydske Bane kunne bringes op til det Samme, naar Banen kan faae Lov til at leve og virke uforstyrret af Pengeopfigelser. Sagen stiller sig saaledes for mig, ganske allet fra den Interesse, jeg af Hensyn til min Egn kan have for Salget, at jeg maa finde det for svarligt, at Staten kjøber Banen til den foreslaaede Pris. Men der er tillige et andet Hensyn, som jeg ikke tror ganske kan lades ude af Betragtning, og det er et vist Billighedshensyn til de vedkommende Egne. Den østjydske Bane er som bekendt anlagt efter Loven af 23de Mai 1873. Dette System led af flere væsentlige Mangler og deriblandt ikke mindst den, at Kommuneene for at skaffe de ikke ubetydelige Kapitaler tilbeie, der udfordredes til Anlægget, kom ind i større Pengevanskeligheder, end de vare istand til at magte, hvilket er meget uheldigt. Det var heller ikke uden stor Overveielse og megen Betænkelse, at man gik ind paa Baneanlægget, og der satte heller ikke paa Stemmer dengang, som raadede til hellere at udsætte Baneanlægget, indtil Staten selv kunde anlægge Banen, idet man var overbevist om, at det ikke vilde vare længe, inden man kom ind paa denne Vej, som er den ene rigtige. Naar man alligevel stred til Udsørelsen af dette Baneanlag, var det paa Grund af, at den store Trang, der var i Egnen til en Bane, gjorde sig saa stærkt gjældende, at man ikke troede at burde udsætte Sagen, og fordi man ansaa det for et patriotisk Foretagende, hvorved man i høj Grad vilde gavne Egnen, hvilket ogsaa har vist sig at være Tilfældet, og dermed det hele Land. Jeg kan ikke Andet end erklære, at det er en ubillig og uretfærdig Bedommelse, der er blevet denne Bane tildele, naar man har stemplet Foretagendet som letfærdigt og svindelagtigt. Saaledes som Forholdene vare dengang, da man besluttede at anlægge Banen, havde man Grund til at tro, at man kunde klare sig med de Midler, man da havde at raade over, og ved Hjælp af de Præferencetier, hvorover man kunde disponere, og Ingen drømte om, at Listerne saa hurtigt skulde vende sig i en helt anden Retning med indtrædende Pengenød. Man havde ogsaa troet at kunne gjøre Regning paa, at det Bankinstitut, med hvilket man gjorde Pengesforretninger, havde kunnet eller villet rette sig saameget efter sin Debitor, at det ikke havde affordret Pengeudbetalinger paa en Tid, hvor det var umuligt at skaffe Penge, og navnlig havde man ikke ventet, at man skulde blive udsat for en Czekation, naar man ellers betalte sine Renter i ordentlig Tid, hvad man gjorde. Vel blev man hjulpen ud af denne Forlegenhed derved, at Finanzministeren, der naturligtvis ikke kunde være rolig Tilskuer ved, at Staten udsattes for at miste sit Tilgodehavende ved en tvungen Auktion eller for, at Banen gik over i et Bankinsti-