

man kan kan sige, at det Krav, der er stillet fra Kapitalisternes Side, paa nogen Maade er overdrevent. Jeg vil endog sige, at naar der forudsættes et Kursstab af 10 pCt., er jeg mest tilbøjelig til at tro, at de Herrer, som have tilbudt at financiere Foretagendet, ville blive stufede. Jeg tror ikke, at det er muligt at sælge et Papir af denne Bestaffenhed paa nogen af de store fremmede Børsjer til en Kurs af 90. Jeg skal blot i denne Forbindelse erindre om, at saa vidt mig bekendt, og rent bortset fra den store Statsbanekontrakt med Firmaet Beto, Broxby & Betts, er der ingen Sunde kommet fremmed Kapital til Jærnbaneanlæg her i Landet undtagen i sin Tid til Randers—Hadsund-Banen, i hvilken der vistnok er anbragt thst Kapital for noget over Halvdelen af Anlægssummen paa samme Maade, som her tilsigter at skaffe Kapitalen til Beje, nemlig i Form af Preferenceactier. Dette Beløb blev overtaget ved Banens Fuldførelse, og Overtagerne af Preferenceactierne havde altsaa ikke haft Anledning til at beregne sig Rentetab, da de først betalte Pengene og modtog Preferenceactierne, da Banen var aabnet til Drift. Disse Preferenceactier bleve overdraget til et thst Konsortium, som for Resten havde en af vore største danske Pengeænd indenfor Rammen, og Konsortiet overtog Beløbet til en Kurs af 85. Det var Anstuelen den Gang, at det var en meget respektabel Pris for disse Papirer i og for sig og rent bortset fra, at de, der stod Sagen lidt nærmere og kunde se lidt dybere end til Overfladen, vare fuldstændig paa det rene med, at Papirerne ikke havde nogen virkelig indre Værdi eller i alt Fald saa ringe Værdi, at man ikke kunde regne dermed. Det er jo ogsaa notorisk, at det er en Bane, som hidtil ikke har betalt sin Drift en Gang, saa at der er lange Udsigter til, at disse Preferenceactier saa nogen reel Værdi. Det er altsaa ikke paa denne Konto, at jeg mener, at Overflaget er noget rigeligt, men det forekommer mig, at selve det egentlige Overflag er det. Jeg maa dog her gøre den Bemærkning til den højtærede Minister, at for mig staar det temmelig sikkert som givet, at Driftsmateriellet maa være medregnet. Den ærede Minister maa jo nemlig erindre, at der her ikke alene er Tale om Anlægget men ogsaa om Driften, og man kan ikke vel tænke sig, at de Pengeænd, som ville financiere Anlægget og paatage sig Driften, skulde have glemt at medtage det til Driften nødvendige Materiel. Det maa sikkert være medregnet. Men selv med denne Forudsætning maa jeg erkende, at jeg kommer til omtrent det samme Resultat ved en løselig Kalkule, som den

ærede Minister nævnde, nemlig, for saa vidt jeg hørte ret, til 4½ Mill. for hele Banen inklusive Broen. Jeg regner 1,2 Mill. og 3,5 Mill., i det hele 4,700,000 Kr. For denne Sum formoder jeg, at Anlægget maa kunne gennemføres. Selvfølgelig er det klart, at selv om man fastslaar Hovedtypen for Anlægget og siger, at dette og dette Baneanlæg skal være den Norm, efter hvilken Banen skal anlægges, kan der være mangfoldige Modulationer indenfor denne Norm, som enten kunne forøge eller formindste Anlægsomkostningerne. Der er Antallet af Stationer og mange andre Ting, som kunne variere under den samme Norm, fra det ene Anlæg til det andet. Men som sagt, det forekommer mig, at den projekterede Anlægssum, som er 310,000 Kr. pr. Mil, maa kunne reduceres noget, reduceres til, vil jeg antage, 280,000 à 290,000 Kr. Det forekommer mig, at det maatte være den Sum, som dette Anlæg skulde koste inklusive Driftsmateriellet, men selvfølgelig eksklusivt Ektzpropriationsomkostningerne, der heller ikke er medregnede i Overflaget. Hvad Unsikkerheden af Anlægget angaar, kan jeg ikke nægte, at det gør mig ondt for den paagældende Egn, at den højtærede Minister finder Anledning til at tage saa stor Afstand fra Sagen, som den nu foreligger, idet man jo ikke kan andet end erkende, at i de Egne, hvor der søles Savn af en Jærnbaneforbindelse, er dette Savn som oftest et meget alvorligt Anliggende. Jeg skal vel vogte mig for at gaa i Rette paa nogen som helst Maade med den højtærede Minister, naar han siger, at han søler sig forpligtet til at se paa Sagen netop saaledes, som han gør. Det er den ærede Minister, som har Ansvaret for, hvad Staten som saadan kan være bekendt, og hvad den ikke kan være bekendt, og jeg er for saa vidt enig med den ærede Minister, som jeg heller ikke tror, at der er gode Udsigter for disse Preferenceactier og navnlig for, hvad man kalder en rimelig Rente, men paa den anden Side ser jeg ikke Helt saa mørkt paa Forholdene som den højtærede Minister, idet jeg ikke tror, at man behøver at komme op til den Driftsudgift, som den ærede Minister nævnde, saa vidt jeg erindrer 16—17,000 Kr. Jeg mener, at til Trods for, at det er en Gaffelbane — og jeg skal tillade mig at fremhæve atter og atter, at det er en af de værste Memper ved Driften af Smaabaner — af denne Bestaffenhed, at de gøres flegrene, hvorved man faar en kombineret og derfor forholdsvis kostbar Drift — altsaa til Trods for, at det er en Gaffelbane, skulde jeg næsten tro, at den Drift, som der behøves, maatte kunne effektueres for en