

til Faaborg og til Nyborg, hvis de ville gaa ad Jærnbanevejen, herefter slippe med den kortere Strækning ved at gaa fra Nyborg til Ringe. Det er altsaa ganske rigtigt, at Banen, som det ærede Medlem sagde, for saa vidt bryder den Centralisation, som nu findes fra alle Sider op mod Odense, drager en Del mere direkte Trafik til Sjælland over Nyborg, uden at den berører Odense, men det har altid været forudsat, at noget saadant vilde komme.

Saa talte det ærede Medlem om Bortforpagtningen og mente, at det er saa heldigt, at denne Bortforpagtning giver bedre Rente i Udfigt end den, man ellers har af de Statsbaner, som man anlægger og driver, og flere ærede Medlemmer havde været inde paa det samme Spørgsmaal. Et Medlem (Knudsen) kunde ikke udstaa privat Drift, et andet Medlem, det ærede Medlem, der sidst talte, var saa forelsket i den, at han endogsaa mente, at det var den, der skulde vise os Vejen, og han vilde helst, at baade Anlæg og Drift gik over til et sft for privat Regning. Anlægget tror jeg ikke, at man kunde saa private til at overtage. Om man kan saa dem til at overtage Driften, skal jeg ikke sige i Døblippet, det Spørgsmaal er ikke forhandlet paa den Maade, at jeg kan udtale mig derom; det foreløbige Indtryk er snarest det, at det private Selskab ikke faar med denne Bane at gøre, men man kan ikke vente, at det skal tage Stilling paa dette Spørgsmaal endnu. Nu er det ganske vist saa, at her er beregnet en Forpagtningsafgift af 3 pCt. af Anlægskapitalen, som den vil blive at opgøre i Henhold til dette Forslag, som jeg tør antage i det hele er rigtigt, og man kan jo beregne den som en vis Afgift pr. Banemil. Hvis man vil sammenholde denne Afgift med Statsbanens Nettoindtægt pr. Banemil, saa vil man komme til, at denne er omtrent den samme, som man vil kræve i Forpagtning. Jeg siger ikke akkurat, der kan være lidt Forskel, men dog omtrent den samme. Grunden dertil er den, at her forlanger man i Forpagtningsafgift Anlægssummen plus Udgifterne til Anskaffelse af Materiel, men naar man regner Renten af Statsbanens Anlægssummer, saa lægger man et Plus til af alle de Bevillinger, der i en lang Arrække ere givne paa § 27; de regnes for Forbedring af Status for hvert Aar. Et æret Medlem sagde forleden Dag, at naar man tog Statsregnskabs Summer og sammenholdt dem med Nettoindtægten af Statsbanerne, troede han ikke en Gang, man kom til 1 pCt. Det ærede Medlem maa ikke have haft Tallene for sig, han kommer i alt Fald, hvor hyderlig

han end vil regne, over 1½ pCt. Men naar man vil gøre disse Opgørelser, vil jeg tilraade, at man regner Nettoindtægten pr. Banemil og ikke fordyber sig i de Tal, som staa paa Statsregnskabet, som endelig Anlægssum for Jærnbaneerne; det er i høj Grad ubilligt. Man maa udvide sit Materiel, det er en Nødvendighed at udvide nogle Stationer, men det sætter ikke i nogen næneværdig Grad Jærnbaneerne i Stand til at tilvejebringe bedre Forrentning, det gør det ikke. — Saa var et æret Medlem (Knudsen) inde paa de amerikanske Forhold. Det er ganske rigtigt, hvad den ærede 8de Landstingsmand for 2den Kreds (Linn) sagde, at der ere Taksterne, de sværere Godstakster gennemgaaende lavere, men en Sammenligning er ganske umulig, ikke blot fordi det er et stort Land og et lille Land, som der er Tale om, ikke blot fordi der er Tale om private Baner og om Statsbaner, men ogsaa af den Grund, at de Transporter, der er Tale om at vurderes og ansætte, kende vi ikke, og kunne vi ikke kende. Det er de store Transporter af grove Varer, som foregaa gennem Hundreder og Tusinder af Mile. Det er en Transport, som er ret bekvem for en Jærnbane, fordi den ikke haster saa overmaade meget, og fordi den kan sft lejlighedsvis og med ganske særegne Tog. Man kan derfor anlægge billige Takster, men man kan ikke dermed sammenligne vore Forhold, med vore adskilte Landsdele, hvor vi for at komme fra Sjælland til Fynland skulle over 2 Stykker Vand med 2 Dampfærger, ved enhver Gods- og Persontransport. Det er en overordentlig stor Byrde at lægge paa en Jærnbanedrift, og man maa snarere undre sig over, at det overhovedet kan gaa saa godt. Den Slags Gener har den private Jærnbanedrift sft ikke noget af, og disse Forhold maa man billigvis tage i Betragtning, naar man sammenligner det ene med det andet. Jeg tror vanstelig, at man skal kunne paavise et Land som Danmark, hvor man har et Store-Bælt og et Lille-Bælt og ligeledes Limfjorden, i ethvert Fald paa den ene Side ved Oddeund. Der-næst have vi ved Siden af disse Forhold til-lige for de grovere Varers Vedkommende en konkurrerende Skibsfart til hver eneste Østfysthavn i Fynland — og paa Fyn selvsjogelig ogsaa — og det følger af sig selv, at Skibsfarten kan og vil seje billigere baade for Personer og Gods. Under disse Forhold skulle Statsbanerne være i Stand til at hævde deres Stilling ogsaa til Forrentningen! Hvis man tager Hensyn til de forlods Udgifter, som de maa have for overhovedet at holde det gaende, og de ere dog nogenlunde billige,