

til Frederiksfund, en Bane over Frederiksbævt til Hundested, samt en Bane fra Græsted til Gilleleie, endvidere en Bane nede i Sydjælland, i Alt cirka 33 Mil Bane. Naar Alt dette bygges efter samme System og med samme Beføstning, hvormed der her i Landet er anlagt 4 Baner — Lemvigbanen har jeg ikke saadant Kjenndskab til og Beregningerne over Beføstningerne til den ere efter min Mening ikke eegte, thi der bruges tilbøls Præferenceaktiesystemet, som de Herrer maaske vide, ialt Fald veed jeg det — saa vil Udgifterne efter denne Beregning — jeg regner ikke Expropriationen med, men derimod Udgifterne til Banernes Bygning og Materiel færdig til at tage i Brug, ndgjøre 7,260,000 Kr. Sætter man nu i Expropriationsomkostninger i Gjennemsnit 50,000 Kr. pr. Mil, thi en Del ere ikke gode Egne, vil det blive 1,660,000 Kr., altsaa i Alt 8,910,000 Kr. Jeg runder det med Dampfærgen og en Havn oppe paa Odde af til 10 Millioner. Der vil altsaa efter Odense—Bogense Banesystemet kunne anlægges de af mig projekterede 33 Mil med Dampfærge og Havn ved Odde for det Dobbelte af, hvad man her kræver til ikke engang 6 Mil Bane i det vestlige Sjælland. Meget vel, siger De, men det er ikke blot Anlægget, men ogsaa Driften, der kan koste. Det er meget rigtigt, men De ville her paa Sjælland oppe fra Odde faae en Bane med Forbindelser — ikke til de yderste Ender af Kadierne, der udgaa fra Kjøbenhavn, men dog Yderpunkter helt ned til Fjæge Bugt og videre ned til Landets skønneste Blet: Møen. De ville faae Giffsted ved Odde, ved Hundested, ved Gilleleie, ved Kallehave, og De ville for en stor Del Strækninger i det sydlige Sjælland til at naae til Masnedsund Udforselssted og videre til Gjedser. Jeg behøver ikke at opremse den Måske Fordele. De ville faae for Samferdselen og de forskjellige Næringsveie her paa Sjælland for en Sum, som kun er dobbelt saa stor, som den, der skal anvendes til den foreliggende lille Bane. Ja, Ministeren vil jo nødigt have disse Baner med 35 Pund pr. Yard Skinne, Staalstinner. Hvorfor? De ere jo meget kjendte og udbredte, de bære et Lokomotiv paa 36,000 Pund, og de kunne meget godt bære — thi de have langt større Bæreevne, end disse Tal angive, man paaftaar indtil 3—4 Gange saa meget — saadanne Lokomotiver, som man har paa Frederiksfund Banen, og som veie 39,000 Pund. De tilfredsstillende ethvert Krav, disse Baner kunne stille; thi man maa dog ikke, naar man vil have et Jernbanesystem udbredt over hele Landet, forlange mange Stog og mange Kjørsler, det er kun Kjøbenhavn, Centret for

Landets Forbindelse med Udlandet, som kan stille denne Fordring. Driftsudgifterne! Ja, de Baner, jeg har nævnt: Hou, Suelzminde — Horsens, Odense—Bogense, have en Driftsudgift af ca. 12,000 Kr. pr. Mil. Hvad Randers—Hadsund Banen angaar, veed jeg ikke, hvad dens Driftsudgifter ere, og jeg veed ikke, om Ministeren veed det; thi der lægges intet Regnskab frem om denne Sag, saa at enten maa det høitærede Selvfab, som har anlagt denne Bane, tjene Meget, eller ogsaa maa det af visse Grunde tabe en Del for Meget. At Alt, hvad Staten rører ved, altid bliver dyrere, end hvad Private kunne udføre, det indrømmer jeg; men det kunde jo være muligt, at man kunde faae Staten til at indse, at den maatte drive denne Slags Baner paa en mere sparsommelig Maade, end det ellers tillades Baner at blive drevne. Jeg skal saaledes nævne, at Banen fra Rjøge til Fjæge bruger dobbelt saa Meget i Driftsudgift pr. Mil som den privat styrede Odense—Bogense Bane eller som nogen af disse, jeg her har nævnt. Men det har den da forresten godt ved; thi Staten har arrangeret sig saaledes, at den betaler hele Driftsudgiften gennem Rentegarantien, men jeg tør ikke derfor paaftaa, at det er absolut nødvendigt at gjøre saaledes. Jeg har vel sat Tallene op i mit Forslag Nr. 16 med samme Tal som Ministeren angaaende Beføstningen til Slagelse-Banen, 3,879,000 Kr. foruden Expropriation; men jeg skal henstille til det høie Thing, om det ikke alligevel nu til 3die Behandling kunde finde det forspørgeligt at gaa til et lettere System, hvorved vi dog i alt Fald sparede en Del af disse Penge. — Hvad det foreliggende Lovforslag iøvrigt angaar, indeholder det en mageløs Tillid til Ministeren, som jeg ikke har kjendt i nogen Jernbanelov, siden vi — ved vi mener jeg mine, vore Forgængere her, ja, jeg kan vel sige vore Forgængere her, thi der er vel ikke ret Mange af dem tilbage — i 1853 lavede en Lov om en Bane fra Kongeaen over Limfjorden til Frederikshavn med eller uden Sidebaner, samt med Angivelse af en Rentegaranti, Punktum! Tilliden var jo noget større til Ministrene den Gang; siden da have vi jo gjort visse bittere Erfaringer med Hensyn til Tillidsforholdet mellem Thinget og Ministrene, som vi i de Tider, der var en ustyldig konstitutionel Periode, skjøndt der allerede var begyndt at komme en Kurre paa Træden, havde erhvervet os. Altsaa: en Bane fra Slagelse til Næstved og en Sidebane til Skjelskør, Punktum! Ministeren kan trække den, hvor han vil, der er ikke sat nogen Målelængde, der er kun sat pr. Mil. Han kan maaske føle sig opmuntret