

rakste Ansvar paa at slaae Loven ihjel, istedet for at Ministeren stricte taget kunde have taget dette paa sig, ved strax, efterat Forpligtelsen for ham til at understøtte Forslaget var faldet bort, at tage det tilbage. Jeg tillader mig ikke at kritisere den høitærede Ministers Standpunkt, jeg troer, at enhver Minister maa være berettiget til selv at dømme om sine Bevægrunde, og, naar han lægger dem aabent for os, kan man ikke forlange Mere af ham; men paa den anden Side er det min Mening, at det er en fuldt berettiget Udtalelse ligeoverfor den høitærede Minister, at det ikke er Folke-representationen alene, der skal tage sig dette moralske Ansvar paa, men at det ogsaa er den høitærede Minister, og naar Ministeren ikke vil hjælpe til alvorlig at føre denne Sag igjennem, anseer jeg det for meget bedre, at han reent ud siger det, og at han tager sin Andeel, og i saa Fald maaftæe den væsentligste Andeel, af Ansvaret for, at Sagen falder bort.

Der er faldet Udtalelser, saasom, at det sjællandske Jernbaneselskab kun af Skræl for det krønkelfeste Project skulde være tvunget ind paa Tilbudet om den nye Bane, og at Selskabet overhovedet skulde være i Besiddelse af mangfoldige andre Egenstaber, som gjorde, at det kun, trukket ved Haarene, lod sig tvinge frem til at gjøre et saadant Forslag. Jeg skal ikke videre tage det sjællandske Jernbaneselskab i Forsvar, men kun tillade mig at gjøre opmærksom paa, at det sjællandske Jernbaneselskab slet ikke er nogen Drage, der ruger over en Guldbgrube; det har ikke Penge til sin Raadighed i samme Omfang, som man kunde ønske, at det var Tilfælde, og det sjællandske Jernbaneselskab er ligesaa lidt som noget andet Actieselskab istand til at paatage sig mange og store Foretagender paa eengang. Man har her maattet krybe, førend man kunde gaae, man er lidt efter lidt, Skridt for Skridt kommet videre, og det sjællandske Jernbaneselskab har saaledes efter fra først af under meget ugunstige Forhold at have begyndt at bygge en Bane til Roeskilde, bygget videre til Korsør, og det har dernæst bygget ikke blot til Klampenborg, men ad en stor Omvei til Helsingør, og alt Dette uden at det

har kostet Statskassen Noget; thi som bekendt er det Forsud, som Statskassen har maattet yde ifølge Rentegarantien, blevet tilbagebetalt efter kort Tids Forløb. Disse Fordele har det sjællandske Jernbaneselskab tilveiebragt uden noget Tab for Staten, og naar man nu troer, at det sjællandske Jernbaneselskab renderer saa overordentligt godt, at man kan tale om 5 og 6 pCt. osv., saa er dette atter en Skuffelse. Det er ingenlunde Tilfældet; det sjællandske Jernbaneselskab kan ved den nærværende Driftsmaade i det nærværende Omfang knap give 5 pCt., og det er meget tvivlsomt, om det forløbne Driftskaar kan give mere end $4\frac{3}{4}$ pCt.; jeg kan endog saa sige, at det maa ansees for sikkert, at det ikke vil give mere end $4\frac{3}{4}$ pCt., og dette er, saaledes som Pengesforholdene ere her i Landet og i andre Lande, ikke nogen særdeles stor Fortjeneste. Naar nu Pengesforholdene ere saaledes, og det kun er saa Nar siden, at det sjællandske Jernbaneselskab ved egne Kræfter, uden nogen Understøttelse af Staten, ved en fornuftig Benyttelse af dets Hjælpe-midler og af den Credit, som det har kunnet skaffe sig dels her i Landet dels i Udlandet, har kunnet bygge til Helsingør, saa er det ganske naturligt, at det ikke strax bagefter leifindig kommer og foreslaaer at bygge ogsaa til Nestved og Vordingborg. Man maa, om jeg tør bruge dette Udtryk, forbyde tidligere Foretagender, inden man tør begynde paa nye. Nu er det sjællandske Jernbaneselskabs Stilling imidlertid saaledes — ganske affeet fra det krønkelfeste Project, som man havde al Grund til at ansee for at være fuldstændig dødt, da det foreliggende Forslag fremkom — at det troer at kunne paatage sig at bygge den Jernbane, hvorefter der her handles, og som der ikke er Spørgsmaal om at give $7\frac{1}{2}$ Miils, men omtrent $8\frac{1}{2}$ Miils Længde, og som der ikke er Spørgsmaal om at føre i en lige Linie fra Ringsted til Vordingborg, men temmelig meget i østlig Retning. Der foreligger for mig det Svar, der i sin Tid fra Plenarbestyrelsen blev givet Indenrigsministeriet, og hvoraf det fremgaaer, at man anseer det for rigtigt at føre Banen over Thestrup—Skulbelev og Holmgaard og derved nærme sig Bregentved og Gisselfelt paa $1\frac{1}{2}$ Miil og Rønneved paa