

skulle være, fjøndt der er megen Rimelighed for, at man dog har tænkt sig, hvor det vil være bedst at lægge dem. Jeg har troet, at det maatte være i Nærheden af Butterup og et Sted ved Skarritsø, men det er netop Terrænet for den nordlige Linie, og dernæst var det muligt, at der kom en Station ved Bjergby; det vilde da kun komme an paa een Station alene. Skulde man ikke kunne naae at faae Station i Svinninge, vilde jeg være fornøjet med at naae en Station i Nærheden deraf. Den ærede Minister spurgte, hvorfor det skulde være urigtigt, at Banen gif en Fjerdingvei fra Svinninge. Nei, deri skulde jeg ogsaa finde mig; men skulde Banen f. Ex. gaae til Bjergby, kan jeg ikke indsee Andet, end at Beboerne af den ene Halvdeel af Amtet ikke kunde benytte den, før de kom til Solbæk. Derfor skal jeg paa det Indstændigste anbefale det principale Forslag under Nr. 1 a. De andre Forslag skal jeg ikke motivere, da de ere motiverede af Andre.

**Ordf.:** Det er det ærede Medlem for Kjøbenhavns Amts 3die Valgfreds (A. Hage), der har foranlediget mig til at gjøre nogle faa Bemærkninger, idet han ved denne Leilighed ligesom tidligere atter er fremkommen med sin Paaastand om, at vore kongelige Obligationers Priis er falden saa betydeligt i de senere Aar paa Grund af Jernbaneanlægene. Selvdi vi have ved det statistiske Bureaus Velwillie faaet et Middel ihænde til at kontrollere hans Angivelse, og vi have nu en ligesaa interessant som nyttig Bog i Haanden, der giver en Oversigt for 10 Aar over Obligationernes Cours. Hvwovet det ærede Medlem har Ret, naar han siger, at de kongelige Obligationer i 1859 stode i 96<sup>3</sup>/<sub>4</sub>, medens de nu omtrent staae i 86, er det paa den anden Side aldeles klart netop af den Talrække, som findes i Bogen, at Vendepunktet er ikke der, hvor Obligationerne for Jernbanerne ere udgivne, men hvor Krigsforholdene have medført det. Naar man nemlig seer Side 70 i denne Bog paa den første Talrække, vil man finde, at medens de 4 pCts Obligationer i 1859 stode i 96<sup>3</sup>/<sub>4</sub>, holdt de denne Cours uafbrudt med

senere Fluctuationer op og ned, men særdeles constant, saa at endnu i Juli Dvartal 1863 96<sup>3</sup>/<sub>4</sub> var den almindelige Priis; men fra denne Tid, altsaa fra October Dvartal 1863, og i Januar og Februar Dvartaler 1864 skete Falbet, og det et meget betydeligt Fald, nemlig i disse tre Dvartaler efterhaanden til 93<sup>1</sup>/<sub>4</sub>, 88<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og 87. Dernæst ere Obligationerne i et enkelt Aar, nemlig 1865, gaaede nogle faa Procent op, men saaledes, at de aldrig siden den Tid have naaet Noget, der tilnærmelsesviis lignede den tidligere Priis af 96<sup>3</sup>/<sub>4</sub>, der har været den constante fra 1859 til 1863. Det forekommer mig, at være et temmelig klart Beviis for, at, ihvorvel naturligtviis andre Momenter kunde være komne til, der have bidraget til, at Markedet har kunnet blive noget trykket, er det væsentlig Krigsforholdene, der have gjort, at Obligationerne ere gaaede ned. Endvidere er der naturligtviis det, at mange fremmede Papirer ere komne stærkt ind paa Markedet, og jeg kan ikke sige Andet, end at jeg synes, at vi kunne endda være tilfreds med de Priiser, vore Obligationer have, især naar vi sammenligne dem med de svenske og norske Papirer; dersom disses Cours skulde anvendes paa vore Papirer efter den Rente, de forffjellige Papirer give, vilde vore komme ned i nogle og 70. Naar det ærede Medlem endelig har nævnt, at de 4 pCts Jernbaneobligationer kun staae i 82, skal jeg sige, at han har glemt at tilføie, at de aldrig have staaet høiere.

Jeg vil tilføie, at jeg stemmer for den projecterede Bane og slutter mig til Tanken om dens Bygning, ikke alene fordi jeg anerkjender den locale Berettigelse for de paagjældende Egne til at faae udividede Communicationsmidler, men fordi jeg anseer denne Bane for en af de aller vigtigste af dem, vi i flere Aar have haft under Forhandling med Hensyn til at fremkalde en lettet Forbindelse mellem Landets forffjellige Dele. Jeg anseer denne Bane for at have overordentlig stor Vigtighed netop som Forbindelsesmiddel mellem hele Sjælland og Hovedstaden; jeg anseer den for vigtig, fordi den deels fører mere directe til Sjælland end Korsørbanen, men navnlig ogsaa fordi jeg anseer Kallund-