

**Formanden:** Der er indsamlet ialt 60 Stemmebedler. Jeg skal anmode de ærede Secretairer om nærmere at optælle Stemmerne, imedens vi gaae til Behandlingen af de følgende paa Dagsordenen opførte Sager.

Den næste Sag paa Dagsordenen var:

Første Behandling af: Forslag til Lov om Forlængelse af Tidsfristen for Fuldførelsen af den nordvestsjællandske Jernbane.

(Lovforslaget findes i Tillæg A., Sp. 2105—6.)

**Krabbe:** Det er omtrent en Fjerdedeel af et Aarhundrede siden, der første Gang blev givet det sjællandske Jernbaneselskab Udfigt til at anlægge en Jernbane til Kallundborg. Den Udfigt, som ifjor blev stillet os til endelig at faae denne Tanke realiseret, bliver iaar rykket noget længere ud. Skjøndt dette kunde have nogen Betænkelighed, vil jeg blot for mit Bedkommende ganske kortelig sige, at, da jeg troer, at Duffet om at faae Banen ikke vil blive hurtigere opfyldt ved at nægte Forlængelsen af den begjærte Tidsfrist end ved at tilstaae den, saa skal jeg for mit Bedkommende ikke have Noget imod at tilstaae den, og jeg skal derfor stemme for Loven.

**Tauber:** Det er rigtignok en Lov af et meget beskedent Omfang, der her foreligger os, og tillige af et saa beskedent Indhold, at den ikke synes at kunne vække nogen Betænkelighed; men jeg troer dog, at der er nogen Anledning til nærmere at undersøge, hvorvidt det er rigtigt uden Tilfnyttning af Betingelser at tilstaae en saadan Forlængelse af den Tidsfrist, der er fastsat i Loven af 26de Februar 1869. Siden denne Lovs Vedtagelse er der rigtignok ikke indtruffet noget Særligt i denne Sag, men derimod er der indtruffet en Omstændighed, som kan betegnes saaledes, at, medens det den Gang kun stod klart for Enkelte, at vi byggede vore Jernbaner for dyrt, er denne Overbeviisning nu bleven langt mere almindelig og har endog fundet et indirecte Udtryk fra Ministerbanken, idet den høitærede Indenrigsminister selv udtalte, at vi vistnok snart vilde komme

til at bygge lette smalsporede Baner. Men en saadan Fordring troer jeg ikke i dette Omfang her kan stilles til det sjællandske Jernbaneselskab; der turde ikke stilles videre Fordringer, end at det skulde bygge lette bredsporede Baner, da det ellers vilde være umuligt for Jernbaneselskabet at anvende disse Baners Materiel paa sine andre Baner, og tilveiebringe en tilstrækkelig Samdrift imellem de forskellige Led af dets Baner. Den Capital, som i Loven af 1869 er foreslaaet anvendt paa den her omhandlede Bane, er begrændset til et Maximum af 3,700,000 Rb., og det bliver altsaa 350,000 Rb. pr. Mil. Naar vi dermed sammenligne den Lov, som vi for nogle Dage siden lode gaae til 3die Behandling, hvor Anlægsprisen for den sydjydske Bane var sat til et Maximum af 165,000 Rb. pr. Mil, men hvortil rigtignok maa lægges et Beløb af henimod 50,000 Rb. til forskellige Ting, der ikke ere medregnede, maa man dog finde, at der er en meget stor Forskel imellem et Beløb af 200 à 225,000 Rb. og en Sum af 350,000 Rb. pr. Mil. Jeg troer, at vi maae komme bort fra at bygge Jernbaner paa den Maade, at vi give 3 Rb. ud for Ting, som vi kunne have for 2 Rb.; det er et nationaloekonomisk Tab, som vi ikke bør vedblive at paadrage os. Det kan rigtignok siges, at det ikke er Staten, men det sjællandske Jernbaneselskab, hvem dette vedkommer, og at det altsaa forsaavidt er Staten uvedkommende; men selv fra dette Standpunkt betragtet er det dog ikke Staten ganske uvedkommende, thi naar det sjællandske Jernbaneselskab anvender en saa stor Capital, saa gaaer den ud af Nationalformuen, og det er en mindre forsvaerlig Brug af Nationalformuen, en Brug, som Staten ikke kan forsvare at begunstige og opmuntre. For Staten selv er det heller ikke ligegyldigt, hvilken Rente-garanti den har at yde; det er ikke ligegyldigt for den at skulle garantere Renten af en Capital, som er 50 pCt. større, end den burde være. Det er heller ikke ligegyldigt for Staten, naar det Tidspunkt kommer, da den har Ret til at indløse Banerne, selv om dette Tidspunkt endnu ligger temmelig fjernt, —