

gaar, da ligger jo den allerseneste Erfaring for fra Bygningen af den sydsjællandske Bane, som Selskabet selv har bygget uden Entreprenur, og det er oplyst, at denne har kostet 311,000 Rd. pr. Mil. Det foreligger fremdeles som en Kjendsgjerning, der ikke kan benegtes, at Terrænet paa den nordvestsjællandske Bane er ikke lidet vanskeligere, end det har været paa den sydsjællandske, og navnlig det første Stykke af Banen, Roskilde—Holbæk, er en Etærning, hvor der ikke er ubetydelige Vanskeligheder at overvinde; naar Banen skal gaa ad den korteste Del. Det er ogsaa blevet udtalt af Regjeringens tekniske Konsulent, der har undersøgt Banen, at der var saa betydelige Forskjelligheder mellem Terrænet paa de to Baner, at dette fuldkomment forklarede, at der kunde blive Spørgsmaal om, at den nordvestsjællandske Bane blev noget dyrere end 311,000 Rd. pr. Mil, og han mener, at det ikke vil være nogen urimelig Betaling at give 320,000 Rd. pr. Mil. Og hvad nu det Overslag angaar, der blev gjort i 1868, da er det betegnet som et aldeles foreløbigt, og det kan ialtsald ikke være det Afgjørende, eftersom det er en given Ting, at man senere har forandret de Principer, hvorefter Banen skal bygges. Der var dengang Spørgsmaal om at bygge den med en Stigning af 1:150, hvortil man nu har fordret, at den skulde bygges med en Stigning af 1:200, og at man kun i ganske enkelte Tilfælde vilde taale en Stigning 1:175. (N. Hage: Det er urimeligt!) Det er meget muligt, at det er urimeligt, men det sjællandske Jernbaneselskab, der dog har nogen Erfaring i saa Henseende, og navnlig har Erfaring med Hensyn til, hvad det vil koste at drive en saadan Bane, og som, tror jeg, ganske fornuftig lægger mere Vægt paa Driftsomkostningerne end paa Anlægsomkostningerne, har forandret disse Bestemmelser og fordret, at Banen skal bygges med en Stigning af 1:200, hvilket selvfølgelig giver en betydelig Masse mere Jordarbejde, end naar den skal bygges med en Stigning af 1:150. Altsaa, mine Herrer, efter Alt, hvad der laa til min Kundskab, maatte jeg være af den Formening, at Banen vilde koste 3,350,000 Rd., naar Selskabet

byggede den selv. Naar jeg nu ikke troede at være i Besiddelse af nogen Myndighed til at befale det eller ialtsald at gjøre den Koncession, som Loven havde indrømmet, afhængig af, at det skulde bygge den selv, men at det kunde lade det gjøre ved en Entreprenur, saa maatte jeg jo have været blind for den hele Situation, hvis jeg ikke havde set, at netop dette Spørgsmaal om Entreprenuren nu væsentlig var bundet til det, som Selskabet ansaa for sin Livsinteresse, nemlig at blive af med Falsterbanen. Og dette være mit Svar til de Herrer, der tro, at jeg burde have tvunget Selskabet til at udbyde Banen til Andre; der var slet ikke Spørgsmaal om, at det vilde have med Andre at gjøre end netop den, der var villig til at affjæbe det Falsterbanen. Nu vil man sige: ja, der er ogsaa 350,000 Rd. tilbage, inden vi naa fra den egentlig beregnede Anlægssum til den Sum, som er garanteret, 3,700,000 Rd., og dertil siger jeg: ja, ganske vist, men det maa ikke overses, at Betalingsmidlet er Aktier. Og naar den ærede Ordfører med synlig Varme har fremdraget det Spørgsmaal, om det er tilladt at beregne Aktielabet med i Anlægsomkostningerne (Ordføreren: Ved Garantispørgsmaalet!), ja, saa vil jeg sige, at, naar der er Spørgsmaal om at garantere Anlægskapitalen, saa kan det heller neppe ret vel benegtes, at, hvad det koster at skaffe Anlægskapitalen, egentlig talt hører med til Anlægskapitalen. Men dette Spørgsmaal foreligger ikke her; thi for det sjællandske Jernbaneselskabs Vedkommende er det aldeles utvivlsomt, at Regjeringen har Ret til at beregne Kurstabet. For det Første skal jeg tillade mig at henlede Opmærksomheden paa, at der ikke i den Del af Lovens af 26de Februar 1869, der handler om det sjællandske Jernbaneselskab, er Spørgsmaal om den bevislig anvendte Anlægskapital; dette kommer først frem, hvor der er Tale om at meddele Garanti til Andre, og ligesom det uimodsiget — som den ærede Ordfører har bemærket — er blevet anført flere Gange ligeoverfor det sjællandske Jernbaneselskab, saaledes finder jeg, at Begyndelsen af § 5 i Lov 26de Februar 1869 udtrykker sig saaledes, at man maa sige, at det er en ligefrem Forud-