

høitærede Minister, om det er Meningen, at der altsaa skal dannes et Aktiefelskab, hvori Staten skal tage Aktier for 125,000 Rbd. og det sjællandske Jernbanefelskab for 125,000 Rbd., men at dette Selskab i Øvrigt skal kunne konstituere sig med en selvstændig Bestyrelse og maasse endog kunne tage Bestandig om at optage Prioritetslaan eller noget lignende. Det fremgaar ikke klart af Loven, hvad Meningen egentlig er. Jeg skal tillige gjøre opmærksom paa en anden Uklarhed, der vistnok er tilstede i § 9. Det hedder nemlig i Paragrafen: „Naar det godtgjøres, at Halvdelen af den til Anlaget af den i § 1 under Nr. 2 omhandlede Bane fornødne Kapital er tilveiebragt af Private, kan Statskassen og det sjællandske Jernbanefelskab overtage Udredelsen hver af en Fjerdedel af Kapitalen, dog ikke udover 125,000 Rbd. for hver.“ Derved er det altsaa laaet fast, at det, som Staten og det sjællandske Jernbanefelskab yde, ikke vil overskride 250,000 Rbd., og naar den øvrige Halvdel, altsaa 250,000 Rbd. staffles tilveie, saa skal Sagen kunne komme i Gang paa denne Maade. Men sæt nu, at denne Bane bliver dyrere, saaledes at den i Stedet for at koste 500,000 Rbd. kommer til at koste f. Ex. 600,000 Rbd., saa vil det aabenbart ikke være tilstrækkeligt, at det godtgjøres, at Halvdelen af den til Anlaget fornødne Kapital bliver skaffet tilveie, nemlig 300,000 Rbd., idet der i saa Tilfælde vil komme til at mangle 50,000 Rbd. Dette er en formel Feil ved denne Paragrafs Redaktion, som jeg vil tillade mig at henvende det eventuelle Udvalgs Opmærksomhed paa. Naar man vilde tage denne Sag paa en mere praktisk Maade, saaledes at der kunde blive Udsigt for de vedkommende Egne til at kunne skaffe den manglende Kapital tilveie, skulde man snarere gjøre det paa den Maade, at man overlod Beboerne at skaffe Pengene tilveie ad den Vej, de bedst kunde, og navnlig ikke binde dem til at skaffe dem just i Form af Præferencetier til 4 pCt., men lade det staa dem frit for om muligt at optage den manglende Kapital igjennem et Prioritetslaan, idet man saa tillige i den Henseende gav dem en vis Frihed til at overskride dette Maximum af 4 pCt., og hvis man overlod dem Frihed til at udstede en Prioritetsobligation, og indrømmede dem at svare 5 pCt., saa tror jeg, at Sagens Fremme i høj Grad vilde lettes, uden at Staten eller det sjællandske Jernbanefelskab derved i væsentlig Grad vilde blive ringere stillede. — Den sidste Bane, hvorom der i § 1 er Tale, og som findes opført under Nr. 3, er en Jernbane fra Nykjøbing paa Falster til et Punkt paa denne Øs Sydside, i Forbindelse med et Havneanlæg ved Banens sydligste Endepunkt, Gjedserodde; denne Bane er ligeledes et Led i en Bane, der vil befordre den gennemgaende Trafik. Den er jo, som Enhver kan se, anlagt for at lette Forbindelsen for Kjøbenhavn og hele Sverig-Norge med det østlige Lydsland,

fort sagt, overhovedet med den østlige Del af Kontinentet. Saavidt jeg kan skjønne, vil der ved denne Bane tilveiebringes en Forbindelse med denne Del af Europa, som vistnok under almindelige Forhold kan regnes at ville blive en 4 à 5 Timer kortere end Forbindelsen nu, selv i gunstigt Veir, er tilføs, og det vil være af særlig Betydning om Vinteren, naar Routen „Stettin“ ofte forhindres, hvorhos i ethvert Tilfælde Mange ville være afholdte fra at foretage denne Søreise i temmeligt ubehageligt Veir.

**Tauber:** Da de Baner, som denne Lov omhandler, vedrøre Sjælland, tør det maasse være mig tilladt i det Hele taget at yttre Noget om den Maade, hvorpaa Jernbaneanlæg drives paa Sjælland og Lolland, i Sammenligning med den Maade, hvorpaa de drives i den øvrige Del af Landet. Det Forhold, hvori man her er kommen til det sjællandske Jernbanefelskab, er for Øvrigt efter min Opfattelse meget uheldigt baade for Staten og for Sjælland. For Staten er det uheldigt, fordi man har overladt til Andre at drive den Del af de danske Baner, der bedst kan betale sig, og det er fremdeles uheldigt for Staten af den Grund, at de danske Baner i det Hele taget i større eller mindre Grad have deres naturlige Udgangspunkt fra Kjøbenhavn, og Trafikken paa dem for en stor Del retter sig efter den Del af Banerne, som ligger nærmest Kjøbenhavn, Statsbanerne ere for en meget stor Del nøbte til at rette sig efter det sjællandske Jernbanefelskabs Baner, hvorimod de sjællandske Baner ikke i mindste Maade behøve at rette sig efter Statens. Det sjællandske Jernbanefelskab kan ganske rolig sige: Vi indrette vor Drift paa den og den Maade, saa maa I lempe Eder efter os. Se, det er i disse to Henseender, at det er uheldigt for Staten, at et saadant Forhold er kommet tilstede. For Sjællands Vedkommende er det jo i højeste Grad uheldigt, fordi vi her have med en Bestyrelse at gjøre, der ikke viser nogenformelt Imødekommen ligeoverfor Publikum, hverken med Hensyn til Banernes Drift og heller ikke med Hensyn til Udvidelse og Indretning af de Linier, som nu ere tilstede. Det er f. Ex. ikke muligt at faae en Station oprettet paa Sjælland imellem Ringsted og Korsør, og for at nævne et Exempel, skal jeg udtale, at der paa en Veilængde af  $6\frac{1}{2}$  Mil ikke er mere end 2 Stationer; jeg gad vide, om der er Steder i Danmark, hvor der paa  $3\frac{1}{2}$  Mils Veilængde ikke skulde findes 2 Stationer. Naar Forholdene er saaledes, Sagen set baade fra Statens Standpunkt og fra den Provindses Standpunkt, som dette Selskab behersker, saa er der ikke under nogen Omstændighed nogensomhelst Anledning til at indrømme dette Selskab en Forlængelse af Koncessionen, og jeg vilde anse enhverformelt anden Maade at holde Selskabet stadesløst paa