

kyndiges Erklæring vil være omtrent til ingen Nytte for Eboven, og som, naar den skulde være nogenlunde fornuftig, vilde løste omtrent 50,000 Rd. Med Hensyn til de to Båner, som jeg nu har omtalt, skal jeg erindre om, at den Diskussions, som blev ført her forleden Dag angaaende Eboven om et Dobbeltspor til Nordsilde, blev det fremhævet, at det vistnok, navnlig af Hensyn til Reserverholdets Størrelse, vil være fordelagtigt for Statskassen om den Kapitalfordøjelse, som det sjællandske Seembanefelskab skulde påtage sig, hovedsagelig skete ved Udskælfte af Aktier. Den høitærede Minister udtalte den Gang, såvidt jeg erindre, at han vilde have sin Opmærksomhed rettet paa dette Punkt, og jeg lide nok, at det ved nærmere Overveelse af Sagen vil findes, at Statskassen naar sig bedst ved, at det sjællandske Seembanefelskab tager sin Kapital saa meget som muligt ved Aktier og ikke ved Prioritetsobligationer. Udvalget har imidlertid ikke fundet sig foranlediget til at stille Forslag herom, da man ikke fandt det rigtig at udelukke enhver Mulighed for i hvert Fald for en Del at kunne udfæde Prioritetsobligationer, men man haaber, at dette Spørgsmaal vil blive gjort til Gjenstand for Overveelse, og at Statskassens Dækk vil blive iagttaget. Saad jeg her har udtalt, tjener til Modivering af Vindingsforslaget under Nr. 9 og 10. Vindingsforslaget under Nr. 9 er væsentlig ikke Andet end en Redaktionsforandring, idet man nemlig ikke har fundet den Redaktion, som foreligger i Lovforslaget, ganske korrekt. Det bør formæntlig udtrykkelig siges, at Staten for disse 125,000 Rd., som der bliver Tale om at tilskyde, skal have Ret over Aktionær Selskabet, og altsaa vil faae den yderligere Kontrol og Magt over Selskabet, som følger med denne Stilling. At det ikke kan være Tale om en afgørende juridisk Forpligtelse for Staten til at give yderligere Bidrag, fordi den bliver Aktionær, er i alt Fald jeg fuldstændig overbevist om, og jeg synes, at det følger med en Aktionærs Stilling, at han ikke kan komme til at bidrage yderligere end hans Aktiers Beløb. Under Nr. 6 findes der et Forslag, som gaar ud paa, at forsaavidt som disse Båner, navnlig Bånen til Frederiksands, blive byggede af det sjællandske Seembanefelskab, skal der med Hensyn til Tilslutninger desaf være en Forholdelse paa samme Maade som med Hensyn til de øvrige Båner. Udvalget har antaget, at det mulig var ved en Forglemmelse, at denne Reservation ikke var bleven gjort i § 7. Endelig er der den tredje Båne, nemlig Bånen fra Nykjøbing paa Falster til et Punkt paa denne Des Sydside. Med Hensyn til denne Båne er det allerede i Marts 1872 indgivet et Andragende om Koncession af Lieutenant Schmidt. Denne Båne synes at kunne faae en ikke ringe Betjning for den direkte Forbindelse med Lybsland, navnlig med hele den østlige Del af Jyllandet. Bånen

vil blive omtrent 3 Mil, og fra den sydligste Ende af Den, hvor der skulde anlægges en Båne, og hvor, såvidt Udvalget kan sige, Dybdeforhold og Strømforskelde ere gunstige for en Båne, vil det ikke være mere end 3 Timers Sejlads til den næstsidste Kysts sydligste Punkt, nemlig Nordsøens Bavn, Wærnemunde, hvorfra der påatentens anlagt en Båne direkte til Berlin. Jeg skal bemærke, at den høitærede Krigsminister ikke har fundet Betænkelighed ved en saadan Båne, og at der ved Bestemmelsen om, at Bånen ombeskaftes af Statens Kasse, man skal af tilføiede Danst, er givet Sikkerhed for, at denne Båne ikke vil koste fremmede Gælder. Denne Båne har paa en Maade affødt forskellige andre Båner, hvorom den høitærede Indværgningsminister har anmodet Udvalget om at stille Vindingsforslag. Der er nemlig, som allerede nævnt, ville have set Tale om en Båne fra Hillerød til Nordsilde og fra Slagelse til Næstved. Naar en saadan Båne bliver anlagt fra Hillerød til Nordsilde, vil den væsentlig træffe paa Dampferge, som kan forventes anlagt fra Helsingborg til Helsingør, derfra gaa til Hillerød, derfra til Nordsilde og videre over Nykjøbing og Gedserbøde til Lybsland. Naar der bliver anlagt en Båne fra Næstved til Slagelse, vil Trafikken fra det vestlige Sjælland, Thy og Jylland til Russerne, Berlin, Wien eller den østlige Del af Jyllandet blive lettet og der ved kunne finde en betydelig Betjning. Dette er, forekommer det mig, hovedbetjningen af disse Båner; de vilde begge komme til at gennemløbe frugtbare og velbefolkede Strækninger, som ville have stort Gavn af dem, og naar der var Mulighed for, at disse Båner uden for store Omkostninger fra Statskassens Side kunde blive anlagte, har Udvalget maattet være enig med Ministeren om, at det ikke var nogen Grund til at afsløre en saadan Mulighed. Med Hensyn til Bånen fra Slagelse til Næstved, forekommer det Udvalget naturligt, at man kunde formaa det sjællandske Seembanefelskab til at overtage denne Båne, men dette er allerede i høj Grad presseret og vil vistnok ogsaa være det i den nærmeste Fremtid, saa at det ikke er nogen Rimelighed for, at man i det første Nav vil kunne formaa det til at bygge denne Båne. En saadan Båne fra Næstved til Slagelse vil for Øvrigt kunne forfattes til et Punkt paa Kallundborgbanen, og derved yderligere kunne fremme den gjennemgaaende Trafik. Endvidere har den ærede Minister anmodet Udvalget om at stille Forslag om en Båne fra et Punkt paa den nordvestlige sjællandske Seembane mellem Solbæk og Kallundborg til et Punkt paa eller ved Sjællands Odde i Forbindelse med et Dæmnanlæg sammesteds. Denne Bånes Diemed er, foruden at tjene Lokaltrafikken, Døsherteds Interesser, at skaffe en let Forbindelse lad den kortest mulige Betjning med Lybsland. Der skulde anlægges en Båne paa Sjællands Odde og derfra over Døsherteden til Grenaa eller Odtoft, hvis det kom-