

gav et ringe Udbytte. Det er jo endnu kun et Par Aar siden, at det gav et Udbytte af kun 4½ pCt.; for Diebliffet stiller det sig ganske vist gunstigere; men det maa dog anses for meget tvivlsomt, om Banelinien til Kallundborg, der til dels vil blive en Konkurrencebane med Selskabets egen Bane til Korsør, virkelig vil svare god Regning. Jeg tror ikke, at det Offer, som Staten gjør ved at forlænge Tidsfristen med 4 Aar, har nogenformhelt Betydning, og af Hensyn til Frederiksund og Omegn skal jeg meget anbefale at forkaſte Vndringsforlaget til §. 8.

**Taubert:** Jeg er i det heldige Tilfælde at kunne stemme for alle de Vndringsforlag, der ere stillede baade af det ærede Medlem for Frederiksborg Amts 3die Valgkreds (P. Pedersen) og af den høitærede Minister. Jeg nærer ikke den samme Betænkelighed som det ærede Medlem for Veile Amts 2den Valgkreds (Berg) med Hensyn til Forlagene under Nr. 3 og Nr. 6, især efter at have hørt, hvad den høitærede Minister har sagt. Jeg vil anse det for naturligt, at en eller flere af de Baner, der blive anlagte paa Sjælland, blive Drevne af det sjællandske Jernbaneselskab, naar Dverenskomst derom kan træffes. — Hvad Vndringsforlagene iøvrigt angaar, skal jeg kun gjøre en enkelt Bemærkning med Hensyn til det under Nr. 2, om at „Sjællands Odde“ skal forandres til „Seiers Bugt“. Jeg har, som sagt, ikke Noget imod at stemme for dette Vndringsforlag, da jeg antager, det er Koncessionshavernes Onſke, som derved opfyldes. Naar der ikke kræves nogetformhelt Tilskud eller Understøttelse fra Statens Side, er jeg for mit Vedkommende af Princip tilbøielig til at stemme for Koncessjon til hver Bane. Hvad jeg derimod vil bemærke med Hensyn til denne Forandring, er, at naar det Andre af Seiers Bugt bliver Udgangspunktet for en Jernbane til Solbæk, der vel ikke bliver længere end 3 høist 4 Mil, vil Afstanden fra Grenaa til den nye Havneplads ikke blive kortere end Afstanden mellem Kallundborg og Horsens og meget lidt kortere end Afstanden imellem Kallundborg og Aarhus. Hvorvidt der vil være vundet Noget ved dette Anlæg med Hensyn til Dverfarten til Syl-land, vil jeg lade staa hen; det bliver det paa-gjældende Selskabs Sag, og jeg har ikke noget Videre at bemærke dertil. Jeg har blot villet oplyse, at der med Hensyn til Dverfarten til Syl-land vil være forholdsvis lidt vundet derved, om end naturligvis den Linie, der føres fra Aalborg over Randers og Grenaa til Sjælland, under alle Omstændigheder bliver kortere, naar man skraar over til Seiers Bugt. — Det gjør mig ondt at høre, at hærken det ærede Medlem for Frederiksborg Amts 3die Valgkreds eller den høitærede Minister kan slutte sig til Forlaget under Nr. 5, medens jeg er saa heldig at kunne stemme for deres Forlag. At den ærede Minister skulde

kunne det, turde jeg dog ikke vente, efter hvad han udtalte igaar. Jeg vil bemærke med Hensyn til dette Forlag, at Aarsagen til, at jeg og andre Medlemmer have troet at burde gjenoptage det, er den, at der igaar var en temmelig ringe Forskjel i Stemmeantallet, medens der var et betydeligt Antal Medlemmer fraværende. Det ærede Medlem, der førte Ordet paa Forlagsstillernes Begne, har ogsaa fremhævet en ny Side af Sagen, idet han har paavist, om hvilke betydelige Summer der fra Statskassens Side kunde blive Spørgsmaal om blot for de 4 Aar fra 1896 til 1900. Blot 1 pCt. ud over den Rente, som Statskassen i Almindelighed faar af sine Penge, og som for Diebliffet maa ansettes til 5 pCt., vil i 4 Aar beløbe sig til 6—800,000 Rd. Naar da dette Princip fortsættes som her er begyndt, og naar man hver Gang det sjællandske Jernbaneselskab attraar en ny Koncessjon, giver det 2, 4 eller 15 Aars Forlængelse af Indløsningsfristen, vil man se, at det kan medføre et meget betydeligt Tab for Statskassen, eller Staten vil rettere gaa glip af en meget betydelig Indtægt, som den ellers vilde have faaet. Den ærede Minister ryster paa Hovedet og antyder derved, at en saadan Indrømmelse ikke oftere vil blive givet det sjællandske Jernbaneselskab, men derfor kan i alt Fald Ingen indestaa. Det ærede Medlem for Randers Amts 2den Valgkreds (S. Ree) udtalte, at der ikke var nogenformhelt Sikkerhed for, at de sjællandske Jernbaner vilde give en saa betydelig Indtægt, at det vilde være til Fordel for Statskassen at overtage dem. Det lader sig selvfølgelig ikke med nogenformhelt Sikkerhed sige 25 Aar i Forveien, om de sjællandske Jernbaner vilde give en saadan Indtægt, men naar man ser, hvorledes dette Selskabs Indtægter hidtil have udviklet sig, saa tror jeg, at man med temmelig Sikkerhed tør paastaa det. I Begyndelsen var det sjællandske Jernbaneselskab, da det kun havde Vestbanen, ikke i Stand til at udrrede 4 pCt. af Anlægskapitalen, men efterhaanden arbejdede det sig saaledes op, at det først naaede 4 pCt., og at det derpaa blev i Stand til at tilbagebetale Staten dens Garantitilskud, og at det dernæst naaede op til 5 à 6 pCt. Da Sydbanen blev bygget og kom i Drift, faldt Udbyttet en Del i Diebliffet, men i det sidste Aar er det igjen steget og har naaet 6 pCt. Jeg skal gjerne indrømme, at det sidste Aars Indtægt kan være noget ekstraordinær, men selv med den ordinære Tilgang vilde der dog sikkert have været en Stigning. Den vestsjællandske Bane kom først til at bære sig selv og til at give et Dverfsud for sit Vedkommende; derved bidrog den til at bære Nordbanen, som gav en forholdsvis ringe Indtægt, og der kom endda det samme Dverfsud, men nu bærer den til- lige Sydbanen. Det første Aar, Sydbanen var i Drift, var ugunstigt, men det sjællandske Jernbaneselskab var dog i Stand til at give 4½ pCt. af alle Aktier for alle Baners Vedkommende, og