

(Zauber) bemærkede, at det er den ærede Ministers Ethid, at Frederiksfund ikke for længe siden har faaet en Jernbane, og at der vistnok ikke er noget i Veien for, at den kan faae en saadan, selv om det sjællandske Jernbaneselskab ikke vil anlægge Banen efter denne Lov, maa jeg atter gjøre opmærksom paa, at der er en meget stor Forskjel mellem at en eller flere Mænd eller Institutter ansøge om Koncessionen, og at Banerne blive anlagte. Vi have allerede set mange Koncessioner blive givne, uden at det er blevet til Noget med Banerne, eller i alt Fald have vi set mange Ansøgninger om Koncession blive indgivne, thi naar Koncession først er givet, er man allerede kommen et godt Strid frem. Jeg tror, at man i høi Grad svæver i en Illusion, naar man tror, at et privat Selskab vil indlade sig paa at anlægge en Jernbane fra Holte eller Lyngby til Frederiksfund. Det er opløst af det sjællandske Jernbaneselskab, og jeg tror, det er rigtigt, at der ved en saadan Bane fordras en saa stor Bruttoindtægt, at det ganske vist er usandsynligt, at saadant vil ske i nogen nær Fremtid. Naar det ærede Medlem for Veile Amts 2den Valgfreds bemærkede, at Udfigterne for Banens Rentabilitet blive bedre, naar den udgik fra Gjentofte, ved jeg ikke, hvorpaa han støtter dette, thi det er klart, at en Bane, som i og for sig ikke renterer, ikke bliver rentabel, fordi den bliver $\frac{1}{2}$ Mil længere, hvilket den vilde blive ved at forlænges til Gjentofte. Derfor det er Tab paa Driften af 4 Mil, vil der blive endnu større Tab paa Driften af $4\frac{1}{2}$ Mil, og det saa meget mere, som Strækningen til Gjentofte paa ingen Maade er bedre end til Lyngby, maassé snarere ringere. — Naar man dernæst tror at kunne gaa ud fra, at den Kapital, der nu stikker i de sjællandske Baner, vil forrente sig bedre Mar for Mar, tror jeg ogsaa, man tager fejl. Det har ganske vist viist sig, at Vestbanen, som er en gjennemgaende Bane, har arbeidet sig meget betydlig op, at den, som det ærede Medlem for Slagelse udviklede, først har taget Nordbanen og dernæst Sydbanen paa sine Skuldre, og at den ogsaa vil være i Stand til at oparbejde den nordvestsjællandske Bane, som utvivlsomt i den første Tid vil tilføie Selskabet Tab, men om den kan vedblive at bære alle de Baner, som man maatte ville læsse paa den, er tvivlsomt. Der er dernæst en anden Ting, som maa tages i Betragtning, nemlig at Fordringen om en Nedfættelse af Taxterne, om en billigere Jernbaneforsyning vil stige Mar for Mar. Noget Saadant er allerede tilbøielig gjennemført i Ulandet, og det vil vist ikke vare længe, inden man kommer til den Anskuelse herhjemme, at det sjællandske Jernbaneselskabs Taxter ere for høie. Quis altsaa den offentlige Mening tvinger Priserne ned, kan det være, at det Overflud, som det sjællandske Jernbaneselskab nu har, vil gaa ikke ubetydeligt ned. Jeg kan ikke forstaa den Beregning, hvorefter det i Aarene fra 1896

— 1900 skulde være 800,000 Rbd. at tjene, naar Trafikken blot gav 1 Procent mere af hele Kapitalen. 1 Procent mere baade af den Kapital, der er reist paa Prioritetsobligationer, og af den, der er reist paa Aktier, er i Overigt en meget betydelig Stigning. Jeg tror ikke, at de Herrer, som spaa, at Selskabet vil blive ved at gaa frem, ville faae Ret. — Det blev dernæst fremhævet, at der forelaa et Principspørgsmaal, at man, naar man først slog fast, at der kunde gives 4 Mars Forlængelse for Frederiksfundsbanen, vilde være udsat for lignende Pressioner for Fremtiden. Det ærede Medlem for Slagelse trostede os imidlertid i saa Henseende, idet han udtrykkelig fremhævede, at der ikke i Fremtiden vilde være Tale om andre Stikbaner. Jorfaavidt han omtalte en Skjælforsbane, tror jeg ikke, der har viist sig. Duster i den Retning, eller at vi behøve at være bange for nogen Pression i saa Henseende. — At det sjællandske Jernbaneselskab skulde blive saa forstræffet for den Ailtale, som det ærede Medlem for Slagelse (Zauber) raadede Ministeren til at rette imod det, idet han skulde gjøre Selskabet opmærksom paa, at det var forpligtet til at bygge en Bane til Frederiksfund, fordi det havde ladet Banen til Holbæk gjøre en meget stor Bue, tror jeg slet ikke. Jeg forstaa heller ikke, hvorledes det ærede Medlem for Slagelse, der ikke synes at tillægge det sjællandske Jernbaneselskab nogen stor Sands for moralske Forpligtelser, kan tro, at Selskabet skulde blive saa bange for dette Forhold af Ministeren. Heller ikke tror jeg, at Selskabet vilde blive bange for den Trusel fra Ministerens Side, at han vilde give en Anden Koncession paa en Bane til Frederiksfund fra Rjøbenhavn. Naar Selskabet blot kunde blive fri for moralske Forpligtelser og Anmodninger fra Ministeren, vilde det vistnok med største Fornøielse se paa, at Ministeren gav Koncession paa denne Bane til en Anden; men jeg vil nok se den Dag, da et privat Selskab — i alt Fald i en nær Fremtid — vil bygge den nævnte Bane uden væsentlig Understøttelse fra Statens eller i alt Fald fra vedkommende Kommuniens Side. At det sjællandske Jernbaneselskab ved den Maade, hvorpaa det behandler sit Opland og Sjælland i det Hele taget, skulde være saa forfømmelig med Hensyn til, hvad man med Rette kan forlange af det, tror jeg heller ikke, at det ærede Medlem for Slagelse har Ret i. Der kan vistnok være noget Berettiget i de Klager, som komme frem, men i det Hele og Store tror jeg, at Selskabet besørger Trafikken paa en tilfredsstillende Maade. Det ærede Medlem havde muligvis Ret, naar han fremhævede, at der er for saa Stationer paa den vestlige Del af Vestbanen, men det kan vistnok ogsaa ventes, at det sjællandske Jernbaneselskab i dets egen Interesse vil erkende dette, og at det ikke vil vare længe, inden denne Mangel bliver afhjulpen, navnlig naar den ærede Minister vil finde de fremsatte Bemærkninger grun-