

Naar, skulde kunne afholdes, naar Driftsoverfluddet ikke var tilstrækkeligt til at afholde dem. Det vil føre til den mærkværdige Ordning, at et Selskab, der har en stor Reservesond, som er opsparet Driftsoverflud, skulde være nødt til at optage Laan, medens Reservesonden ligger hen og netop synes at være særlig egnet til ifølge det Niemed, man i Almindelighed har med den, at afholde saadanne ekstraordinære Udgifter, som vel ikke kunne kaldes Forøgelse af Banerne eller nye Baneanlæg, eller af Materiellet, men som dog maa komme ind under Kategorien af Fornyelse. For mig er imidlertid Hovedgrunden til, at jeg ikke kan gaa med til den sidste Del af Vædringsforslaget, den, at der ikke er nogen Anledning til i denne Lov, fordi der er Tale om en Forøgelse af Driftsmateriellet, saa at give en Fortolkning af Statuterne om, i hvilket Forhold Udgifterne til selve Banernes Fornyelse eller Forøgelse skal tages af den aarlige Driftsindtægt eller af Reservesonden. I Forbindelse hermed skal jeg omtale det Forslag, der er stillet af 15 ærede Medlemmer, og som blev omtalt af det ærede Medlem for Stege. De ærede Medlemmer ønskede ikke, at vi for Dieblirket skulle tage den Bestemmelse, hvorefter det sjællandske Jernbaneselskabs Driftsmateriel kan forøges med 1 Million Kroner, og det ærede Medlem motiverede dette da navnlig derved, at det synes, som om denne Forøgelse, der nu er bleven nødvendig, skriver sig derfra, at der ikke til Kallundborgbanen er bleven anskaffet tilstrækkeligt Driftsmateriel, og i Forbindelse dermed ytrede han, at det var naturligt at tage det Fornødne dertil ud af Reservesonden og ikke ved at optage nye Kapitaler under Statens Rentegaranti. Det maa imidlertid være klart for Enhver, der kender den meget betydelige Udvikling, som Driften paa de sjællandske Baner har faaet i de senere Aar, at den Forøgelse af Driftsmateriel, som her er Tale om, og som forøvrigt af Lokomotiver indskrænke sig til 4 Stykker, ikke er mere end, hvad der ganske naturlig følger af den enorme Forøgelse af Trafikken, som har fundet Sted. Det ærede Medlem henviser til Indvandringsministerens Skrivelse til Udvalget; men jeg tror, at det allerede deraf fremgaar, at den Forøgelse af Driftsmateriellet, hvormed der her er Tale, og som jo ikke er betydelig, kun er, hvad der er blevet absolut nødvendigt ved Forøgelsen af selve Trafikken udover den Grændse, som man i sin Tid havde Grund til at vente, at den ikke vilde overskride. Der siges f. Ex., — og dette er vistnok fuldkommen rigtigt, — at den befordrede Godsmasse, som i 1869 udgjorde cirka $3\frac{1}{2}$ Million Centner, i 1874 rimeligvis vil være forøget til $6\frac{1}{2}$. Altsaa er Godsstrafikken i Løbet af 5 Aar forøget til omtrent det Dobbelte, og den Forøgelse, der her er Tale om, skyldes ikke Kallundborgbanens Aabning, idet der fraa deraf efter gjøres en særlig Beregning over Godstransporten paa denne Bane, hvorefter Godsmassen

antages at ville gaa op til 8 a 9 Millioner Centner. Naar saaledes den befordrede Godsmasse alene ved den forøgede Brug af de sjællandske Baner er steget fra $3\frac{1}{2}$ til $6\frac{1}{2}$ Million Centner, saa er det sandelig ikke forunderligt, at Jernbaneselskabet har Brug for et større Driftsmateriel. Det Samme gjælder i nogeulunde samme Forhold om Personfrekventen, som navnlig paa Nordbanen til Helsingør og paa Banen til Korsør er steget i en meget betydelig Grad. Det forekommer mig herefter klart, at, selv om der aldeles ikke havde været Tale om at anlægge en Bane til Kallundborg, vilde denne Fordring om forøget Driftsmateriel være fremkommen paa samme Tid og med samme Krav paa at fyldestgøres, som den nu er fremkommen. Jeg skal ikke udtale mig om, hvorvidt det Driftsmateriel, der anskaffes til Kallundborgbanen, muligvis er noget knebent; der anskaffes til den 7 Lokomotiver, 30 Personvogne og 96 Godsvogne, og dette forekommer mig dog ikke at være saa ringe for en Bane paa 9—10 Mil, hvorpaa der navnlig i de første Aar ikke kan ventes nogen særdeles stor Godsstrafik. Den Sammenligning, som det ærede Medlem fra Stege uddrog af Lokomotivforholdet pr. Banemil før og efter Kallundborgbanens Aabning, var vistnok heller ikke korrekt; thi det er jo ganske klart, at naar et Selskab, der har Baner, hvorpaa der er en meget stor Trafik, anlægger Baner, hvorpaa der kan ventes en mindre Trafik, maa nødvendig Forholdet mellem Antallet af Lokomotiver og Banemil synke, fordi der paa den nye Bane udfordres forholdsviis færre Lokomotiver. Naar der f. Ex. paa Korsørbanen, som har et aarligt Driftsoverflud af vistnok over 60,000 Rd. pr. Banemil, behøves et vist Antal Lokomotiver, saa behøves der sandelig ikke Lokomotiver i samme Forhold til Sidebanen til Masnedsund, der, efter hvad der er meddelt Udvalget, kun gives et Driftsoverflud af ca. 22,000 Rd. pr. Mil, og heller ikke paa Kallundborgbanen, hvis Driftsoverflud vistnok i de første Aar vil blive endnu ringere. Den Betragtning, der, som jeg synes, maa lede det ærede Thing til at vedtage den ærede Indvandringsministers Forslag, som det foreligger, er navnlig Hensynet til Publikum; thi det er jo navnlig i Publikums Interesse, at den sjællandske Jernbane bliver istand til at befordre Personer og Gods paa en fyldestgørende Maade. Der er fra mange Sider fremkommet Klager over Godsstrafikken, og navnlig maa svære Bæver, som Mursten og Løkker, ligge længe hen, før de blive befordrede, ja de kunne næsten ikke befordres paa den sjællandske Bane. Det, der her fordrer, er ingenlunde Noget, som fordrer i Selskabets Interesse. Det er en nye Kapital, som skal forrentes, og som vil bidrage til at bringe Banens Forrentning ned, og det er derfor hovedsagelig i Publikums Interesse, at det sjællandske Jernbaneselskab bliver istand til at opfylde de billige Fordringer, som Publikum stiller til det. Det