

fremfat om Kjøbenhavns Befæstning, saa skal jeg ganske vist afvente det rette Tidspunkt til at gjøre det, nemlig naar Sagen foreligger, og naar jeg altsaa ikke enten har gjort det eller gjør det nu, saa ligger det ganske simpelt deri, at Spørgsmaalet ikke nu foreligger til Forhandling.

Berg: Man er saa vant til at høre fra Ministerbordet Forsvar for og Lovprisning af det sjællandske Jernbaneselskab, at den høitærede Indenrigsminister i den Henseende ikke vakte min Forundring. Imidlertid skal jeg ikke negte, at han dog tog lidt varmere paa Sagen, end vi ere vant til, og at han talte om Statens Stilling over for Jernbanevesenet her i Landet paa en noget mere rosende Maade, end jeg tror, vi tidligere have hørt, og end der efter min Mening er vel begrundet. Den høitærede Minister mente, at vi vare blevne mageløst heldig stillede ved at have faaet et privat Selskab til, for en „nominel Garanti“ at antage sig Kjøbenhavn og Sjælland og forsynne denne Landsdel efter egen Hjertens Lyst — med tilhørlig Sangforned — med Jernbaner, medens vi havde den store Fornøielse for egen Regning at anlægge Baner i Sylland og Fyn og at betale Renter af de Kapitaler, vi der anlagde. Det forekommer mig, at dette Ord „nominel Garanti“ maa have slaaet Ministeren, da han brugte det, thi i dette lille Ord ligger jo, at det sjællandske Jernbaneselskab har haat Fortjeneste af sine Baner; thi var det ikke Tilfældet med Hensyn til den Entreprise, for hvilken Selskabet lovpriises, saa var jo vor Garanti ikke nominal, men effektiv. I Tillegget „nominel“ ligger altsaa ingen virkelig Grund til Lovprisning, men derimod en Slags Opfordring til at overveie, om vi ikke ere komne ind paa en noget forkert Vej. Jeg tror, at vi med Hensyn til vore Jernbaneanlæg have baaret os ad som en Mand, der har baade Indmarker og Overdrev, men som overlader Indmarkerne, der betale sig særdeles godt, til en Anden, men derimod selv beholder Ovdrevet, paa hvis Drift han sætter Penge til, i Stedet for at han, hvis han var en fornuftig Mand, havde taget ogsaa Indmarkerne og havde brugt Ovdrevet af disse til at drive Ovdrevet op. Havde vi baaret os lige saadan ad med de sjællandske Baner, saa havde vi efter min Formening hurtigere faaet vort Jernbanenet i Stand, og vi vilde da have brugt de 2½ pCt., som de sjællandske Baner have ud over de 4 pCt., til at bøde paa de 2 à 2½ pCt. fra de jydsk-synske Baner, hvorhos vi vilde have været fri for adskillige Ulemper til Trods for den Lovprisning af det sjællandske Jernbaneselskab, som Regjeringen altid præsenterer os; vi vilde have været fri for mange Underhandlinger og mange af de Vanskeligheder, der have filllet sig i Veien for at faae lagt en god Plan for samtlige Jernbaners Drift og overhovedet for Befordringen ad Jernbanerne. Vi kunne jo da heller ikke

glemme, hvorledes det sjællandske Jernbaneselskab er freudet frem. Vi kunne ikke glemme, hvilken lang Tid der hengik, inden man naaede til Roeskilde, hvor lang Tid der gik, inden man naaede Korsør, hvad der skulde til for at naae Masnedesund — deril behøvedes det Kjøbniske Projekt — og hvad der skulde til for at naae Kallundborg; der skulde et andet Projekt til. Saaledes har man kun ved Udsigt til en truende Konkurrence ladet sig drive videre, men altid omgjærdet af Garanti og særlige Begunstigelser, hvilket navnlig viste sig med Hensyn til den sydsjællandske Jernbane. Det er efter min Mening da ogsaa en ganske særegen Stilling, som Rigsdagen indtog, da den forhandlede den sydsjællandske Jernbanelov; men efter min Mening — det være sagt i al Godmodighed — viser den under Tiden lidt Utilregnelighed i Jernbanesager. Det er ikke sjældent, at det ser ud, som om de forskjellige Parter have afforderet indbyrdes om at faae hver en Jernbane forbi sin Dør, og saa gaar det hele tilbøls uheldigt. Men at man gjorde et galt Skridt den Gang ved at give 15 Mars Forlængelse for at faae den sydsjællandske Jernbane — den fæsteste Bane vil jeg ikke tale om, thi den kan have voldet Besvær nok — kan dog ikke begrunde en Fortsættelse af den samme Vej, saaledes, at vi hver Gang, vi skulle have en Stump Jernbane, maa indrømme en Forlængelse. Det er ganske rigtigt, at der bestaar en Lov om 4 Mars Forlængelse; man kneb det igennem, og gav derved det sjællandske Jernbaneselskab 800,000 Rbd. — saaledes betragter jeg de 4 Mars Forlængelse — for at anlægge en Bane, som det alligevel burde anlægge. Denne Forlængelse er imidlertid knyttet til en vis bestemt Lov, som er givet under visse Forudsætninger, og vi staa, saaledes som det er blevet sagt, fuldstændig fri lige over for § 9 i det foreliggende Lovforslag. Jeg vil haabe, at det eventuelle Udvalg vil tage under Overveielse, om det er ganske hensigtsmæssigt at tage Udsigten til en Jernbane bort for en Egn, der har havt denne Udsigt i flere Aar, om det ikke er at lægge en vis Ubillighed deri, som man dog maa overveie, hvorvidt man vil gaa ind derpaa eller ikke. Jeg skal ikke gaa ind paa alle de forskjellige Udtalelser, som den høitærede Minister fremkom med; det erede Medlem fra Slagelse har forlangt Ordet, og det ligger ham nærmere. Men jeg vil kun sige, at jeg ikke kan gaa ind paa den Betragtning af vort Jernbanevesen, som den høitærede Minister gjorde gjældende, at vi vare gaaede saa mageløst fornuftigt frem. Jeg siger, at efter min Mening ere vi lige fra Først af gaaede meget ufornuftigt frem, og vi have fortsat og fortsatte endnu saaledes med Hensyn til disse Forhold her. En Ting vil jeg imidlertid indrømme, og det antager jeg, er ogsaa det erede Medlem fra Slagelses Mening, at Tiden i dette Dieblit just ikke er den gunstigste for Ind-