

ved Anlæggelsen af en Jernbane fra Frederiksberg til Frederiksbund, ikke kan betragtes som saa stort som det Offer, det vilde være at anlægge en Jernbane fra Nordbanen til Frederiksbund, anser Mindretallet det for i alle Henseender at være urigtigt og uforsøgent at overføre Forlængelsen af det sjællandske Jernbaneselskabs Koncessions Uopsigelighed paa den her foreslaede Bane. For det Tilfælde, at det sjællandske Jernbaneselskab nu ikke vil anlægge nogen Bane til Frederiksbund fra Kjøbenhavn eller dens nærmeste Omegn, har Mindretallet imidlertid anset det for rigtigt at holde Muligheden for et selvstændigt Jernbaneanlæg fra Kjøbenhavn til Frederiksbund aaben, og det har derfor stillet Forslag om, at der til Lovforslagets Nr. 3, der som bekendt vil give Jernbaneselskabet Ret til at benytte den gamle Jernbanedæmning fra Wigerslev til Kjøbenhavn, knyttes den Betingelse, at denne Jernbanedæmnings Benyttelse ikke maa finde Sted, medmindre Selskabet forpligter sig til at anlægge en Jernbane fra et Punkt paa den nord- eller vestjællandske Jernbane til Frederiksbund inden den i § 7 fastsatte Tidsskrift. — Seg kommer nu til et Forslag, som er stillet af den høitærede Indenrigsminister, og med Hensyn til hvilket Udvalget har forbeholdt sig at indtage sin Stilling. Dette Forslag gaar ud paa, at der til Forøgelse af Driftsmateriellet paa de sjællandske Jernbaner skal kunne tilveiebringes en Kapital af indtil 1 Million Kroner paa de sædvanlige Betingelser. 3 Motiverne til dette Forslag anføres, at det er Hensigten for det nævnte Beløb at anskaffe 4 Stk. Lokomotiver til omtrent 50,000 Kroner hvert, 20 Personvogne til omtrent 9000 Kroner Stykket, 200 Godsvoagne af forskjellig Art til en Gjennemsnitspris af 3000 Kroner, og i Forbindelse hermed staa da forskjellige mindre Anskaffelser. Det sjællandske Jernbaneselskab har i en udførlig Skrivelse motiveret disse Anskaffelser; men flere Punkter i denne Skrivelse have fremkaldt Betæneligheder hos enkelte Medlemmer af Udvalget. Det siges nemlig i denne Skrivelse: „Nogle af de ældre Lokomotiver ere derhos mindre kraftige og derfor mindre vel stikede til Befordring af større Tøg. Flere af dem ere endvidere af en efter Nutidens Fordringer mindre hensigtsmæssig Konstruktion. Det vil af denne Grund neppe være rigtigt at forsyne dem med nye Kjedler“, og de maa altsaa, hedder det videre, udrangeres og kasseres, hvorfor en Forøgelse af Antallet af Lokomotiver bliver nødvendig, „tilmed da en yderligere Udvikling af Driftsforholdene paa Banerne kan forventes“. Naar dette er anført i denne Skrivelse, maa det betragtes som hørende med til det sjællandske Jernbaneselskabs Motiver til at ønske denne Forøgelse; men jeg for mit Bedkommende kan ialtsald ikke anse det for rigtigt, at det sjællandske Jernbaneselskab, naar det udrangerer og kassere ældre Lokomotiver, faar Tilladelse til at anskaffe nye Lokomotiver enten for sin Re-

servesond eller for en ny Anlægskapital. De Lokomotiver og overhovedet alt det tidligere Materiel; der udrangeres og kasseres, maa erstattes med andet Materiel i samme Omfang og af samme Godhed ved Hjælp af Driftsindtægten, ellers vilde Følgen blive, at Anlægskapitalen efterhaanden kom til at repræsentere et mindre og mindre Kvantum af Materiel. I en Skrivelse, der er meddelt Udvalget, siger rigtignok det sjællandske Jernbaneselskabs Direktør, at det ikke er Hensigten at erstatte ældre Materiel paa den anførte Maade; men den Maade, hvorpaa det staa i Skrivelsen, efterlade, forekommer det mig, ingen Tvivl i saa Henseende. Dersom det ikke havde været det sjællandske Jernbaneselskabs Hensigt at bruge en Del af den forlangte Bevilling til Anskaffelse af Materiel, som skulde træde i Stedet for det udrangerede Materiel, vilde der ikke have været Narfag til at anføre dette i Skrivelsen. Dernaest har der paatrængt sig mig og flere andre ærede Medlemmer i Udvalget en vis Betænelighed med Hensyn til Anskaffelsen af Gods- og Personvogne, og dette hidrører navnlig fra, at der ved den nordvestjællandske Jernbanes Anlæg er bestemt et uforholdsmæssig ringe Antal saavel af Person- og Godsvoagne som af Lokomotiver. Man ser, at det sjællandske Jernbaneselskab før den nordvestjællandske Jernbanes Anlæg eiede 38 Lokomotiver, og at der ved denne Banes Aabning kun er anskaffet 7 Lokomotiver til. Sammenligner man nu de 38 Lokomotiver med de 7, de skulle føre, ser man, at det er 3266 Banemil pr. Lokomotiv, men de 7, der nu anskaffes, ville komme til at føre 3714 Mil pr. Lokomotiv. Af de 7 Lokomotiver paa den nordvestjællandske Jernbane vil der altsaa blive fordret et betydelig større Antal Lokomotivmil end af de tidligere, og det Samme er Tilfældet med Hensyn til Person- og Godsvoagne. Af Personvogne havde man ved Udgangen af 1873 194; men Tilgangen paa Grund af den nordvestjællandske Jernbane er kun 30. Af Godsvoagne havde man ved Udgangen af 1873 620; men Tilgangen ved den nordvestjællandske Jernbanes Aabning er kun 96, uagtet det udtrykkelig fremhæves i Motiverne fra det sjællandske Jernbaneselskabs Side, at den befordrede Godsmasse i 1874 rimeligvis vil være forøget til 6½ Millioner Centner, og, saafremt Godstransporten paa den nordvestjællandske Jernbane faar nogenlunde samme Udvikling som paa de øvrige Baner, vil Massen rimeligvis stige til imellem 8 og 9 Millioner Centner, hvilket vil være en Forøgelse i langt større Forhold end det, der svarer til det Antal Godsvoagne, som det er paalagt det sjællandske Jernbaneselskab at anskaffe paa Grund af den nordvestjællandske Banes Aabning. Hvorvidt dette nu staaer til at ændre, skal jeg ikke i dette Dieblif kunne udtale nogen bestemt Mening om, men jeg skal kun fremhæve, at det, fra hvil-