

maal, der staar i Forbindelse med den nordvestsjællandske Jernbane. Naar ærede Medlemmer ville lægge Mærke til den Motivering for dette Forslag, der er fremkommen, og som er trykt i Betænkningen, men som dog vel at mærke ikke er nogen Motivering fra Udvalgets Side — dette har desværre ladet Thinget uden Veiledning med Hensyn til dette Spørgsmaal — hvorimod det er en Motivering fra den høitærede Ministers Side, ville de kunne se, at Størrølsen af det sjællandske Jernbanefællesskabs Driftsmateriel, saavel hvad Lokomotiver som hvad Gods- og Personvogne angaar, har været i en temmelig betydelig Nedgang, særlig i det Dieblisk, da den nordvestsjællandske Jernbane blev aabnet. De Oplysninger, som her gives, vise nemlig, at f. Ex. Antallet af Lokomotiver for hele Banen paa Grund af denne Nabning blev ikke ubetydelig forringet. Der staar nemlig, at man, inden den sydsjællandske Bane blev aabnet, havde et Antal af 1,¹⁰ Lokomotiver pr. Banemil; nogle Aar senere, nemlig i 1873, var dette Antal sunket ned til 1,⁰⁷, men endelig vil — staar der —, naar den nordvestsjællandske Bane aabnes og alt det Materiel, som var bestilt dertil, afleveres, Lokomotivernes Antal være sunket ned til 0,⁹⁸ pr. Banemil. Dette viser tydelig nok, at der ikke er bestilt og altsaa ikke paaregnet et tilstrækkeligt Antal Lokomotiver til denne Banes Drift, og det Samme viser sig med Hensyn til Antallet af Person- og Godsvoerne. Skjøndt det nemlig ikke er nøjagtig oplyst i Motiverne, hvilken Indflydelse den nordvestsjællandske Banes Nabning vil have med Hensyn til disse Vogne antager jeg dog, at det samme Forhold vil komme tilstede med Hensyn til Antallet af dem som med Hensyn til Lokomotivernes Antal. Det er vel i og for sig ikke urimeligt, at Driftsmateriellet i Narenes Løb kan vise sig at blive utilstrækkeligt, efterhaanden som Trafikken vorer, og det er heller ikke derover, jeg vil anke, men hvad der derimod er uforklarligt, og hvorfor der maa søges Oplysninger, er, at der i det Dieblisk en ny Bane tages i Drift, paa enkelte Punkter skal vise sig en saadan Mangel paa Driftsmateriel. Hvor stor denne Mangel er, kan jeg endnu ikke oplyse, men det fremgaar tydelig nok af Motiverne, at en saadan Mangel er tilstede. Det tyder altsaa paa, at man, dengang man besluttede sig til at bygge den nordvestsjællandske Jernbane og gjorde Overflag og Beregninger, ikke har gjort Overflag over et tilstrækkeligt Driftsmateriel. Derved ledes Tanken og Overveieelsen hen paa hele det Forhold, der fandt Sted, da Forhandlingen førtes om Anlægget af den nordvestsjællandske Jernbane. Ærede Medlemmer ville erindre, at Finantsudvalget, som den Gang havde denne Sag til Prøvelse, ankede over, at Regjeringen var gaaet ind paa at give det sjællandske Jernbanefællesskab Tilladelse til at anvende en større Anlægskapital paa den nordvestsjællandske Bane, end det efter de foreliggende Oplysninger viste sig

at have været nødvendigt. Man havde nemlig tilladt Selskabet at gaa til den yderste Grænsede af Anlægskapitalens Størrelse, saaledes som denne var givet ved Loven, medens man tidligere var gaaet ud fra, at dette Beløb langtfra skulde være nødvendigt, og medens der samtidig forelaa Oplysninger, som viste, at selve Anlægget blev kontraheret for en mindre Sum. Den Gang spurgte man sig selv — og dette Spørgsmaal blev høit fremsat her i Thinget —, hvortil man da havde anvendt den overflødige Del af Beløbet, Forfjellen mellem det af Statskassen garanterede Anlæggsbeløb og det virkelig anvendte Beløb, og ærede Medlemmer ville erindre, at Svaret derpaa var alt Andet end tilfredsstillende; jeg skal forøvrigt ikke her komme ind paa at omtale de uheldige Transaktioner, der paa forskjellig Maade den Gang fandt Sted. Naar man imidlertid gik videre og spurgte, hvorfra da alle de Penge kom, som den Gang bleve anvendte for at tilveiebringe det hele Resultat, og som bleve fordelte paa forskjellige Hænder, vil det erindres, at man den Gang ikke svarede videre herpaa. Det forekommer mig imidlertid, at vi i det Forslag, som her foreligger, have en Illustration til det den Gang fremsatte Spørgsmaal: Hvorfra kom disse Hundredetusinder, der den Gang fik en saa liden rigtig eller prisværdig Anvendelse; thi det fremgaar nu, at man har gjort en for lav Beregning; man har ikke beregnet Anskaffelsen af et saa stort Driftsmateriel, som var nødvendigt for Banens Drift fra dens første Nabning. Naar man altsaa den Gang ankede over Anvendelsen af disse Midler, som man paa forskjellig Maade maatte misbillige, viser det sig nu efter min Mening, at det ganske rigtig til Syvende og Sidst er Statskassen, der vil komme til at betale de Penge, som den Gang bleve anvendte paa den antydede Maade. Det vil nemlig erindres, at dette Forslag om nu at udvide Anlægskapitalen for de sjællandske Baner, ikke alene paalægger Staten en Rentegaranti, som ganske vist for Dieblisset ikke kan ventes at faae væsentlig Betydning, men tillige vil medføre, at Statskassen i Indløsningsøjeblikket kommer til at betale denne Million Kroner foruden det Øvrige. Hvor stor en Del af dette Beløb, der kan beregnes som Tillæg til Anlægskapitalen for den nordvestsjællandske Bane, veed jeg ikke; men medens vi i sin Tid ved Lov have fastslaaet, at Anlægskapitalen for denne Bane skulde være 3,700,000 Rd. fremkommer der her et Tillæg til denne Anlægskapital ud over, hvad man den Gang gik ind paa. Man vender derved naturligen tilbage til det Spørgsmaal, hvorvidt den Kontrakt, som den Gang blev sluttet om Anlægget af den nordvestsjællandske Bane, ikke alene har været forsvaerlig, men tillige saaledes, at vi bør godkende den eller anerkende de Konsekventer, som den fører med sig for Statskassen. Jeg tror, at dette er et Spørgsmaal, der vel kan omskrives, og som i alt Fald maa udfraede en nyere Under-