

fskabet udført ved hin nye Koncessions Udstedelse. I det Dieblit, denne Bane var fuldført, var dermed Uopfigeligheden i Kraft af Loven erhvervet, og at Selskabet siden afstod denne Bane paa Følster til en Anden, forandrer ikke Noget i de en Gang erhvervede Rettigheder. Som Følge deraf har ogsaa den kongelige Resolution af 30te September 1872 udtrykkelig erkjendt, at det skal i det Hele „have sit Forblivende ved de i Koncessionen af 24de Januar 1868 indeholdte Bestemmelser“, og deriblandt var ogsaa den, at Uopfigeligheden var erhvervet ved Anlægget af Følsterbanen. De Herrer ville altsaa se, at det underlige Maffest, som har været mellem Nordvestbanen og Følsterbanen, er i enhver Henseende uden Indflydelse paa Spørgsmaalet om Uopfigeligheden. Den nordvestjællandske Bane staar ikke i direkte Forhold til Uopfigeligheden, men det er den fælteste Bane, som har betinget den; denne Bane er virkelig bleven anlagt af og ved det sjællandske Jernbaneselskab, og dermed ere de stillede Vilkaar opfyldte. En nyere Undersøgelse af dette Forhold vil saaledes lede til den Erkjendelse, at paa dette Punkt lader der sig ingen Indvendinger reise. Der er reist det Spørgsmaal, om det sjællandske Jernbaneselskab har anskaffet og vedligeholdt det Kvantum af Driftsmateriel, som det er forpligtet til at have. I den Henseende troede den ærede sidste Læser at kunne udtale som en almindelig Dom, at det sjællandske Jernbaneselskab har betalt saa stort et Udbytte til sine Aktionærer, fordi det har undladt at vedligeholde sit Driftsmateriel, og — føiede han til — saaledes berer intet fornøstigt Aktieselskab sig ad. Nei, men saadan berer det sjællandske Jernbaneselskab sig virkelig heller ikke ad, tværtimod. Ikke alene ere alle Udgifterne til Vedligeholdelsen og Fornyelsen af ældre Lokomotiver, Vogne og andet Materiel fæstet af Driftsindtægterne, men der er tillige af Driftsindtægterne foretaget en ligefrem Forpølgelse af Materiellen. Om der i Tidens Løb igjennem de mange Aar, hvori det sjællandske Jernbaneselskab har arbejdet, maatte kunne findes en og anden Post som rettelig kunde have været hensført til Udredelse af Driftsindtægter og dog er tagen af Reserverfonden, og omvendt maaffte en eller anden Post, som kunde have været tagen af Reserverfonden, men er bleven dækket af Driftsindtægterne, tør jeg ikke overtage nogen Garanti for, thi ved et Regnskab og en Administration, der omfatter en saa stor Mangfoldighed af Ørene, er det høist sandsynligt, at der i Posteringen af de enkelte Udgifter, i Dispositionen over de forskjellige Arter af Midler kan nu og da blive begaaet en Feil til den ene eller den anden Side. Men afgjort er det, at Driftsoverflødet paa de sjællandske Jernbaner ingenlunde bestemmes, uden at man i Forveien har fraregnet Aarets virkelige Tilflud til Vedligeholdelse af Driftsmateriel. Jeg tror, at i mange Tilfælde er der gjort Mere, end der strengt

taget kunde fordres. Smidlertid har jeg ikke det Mindste at indvende imod, at dette Spørgsmaal bliver undersøgt; jeg skal kun fremhæve, at en saadan Undersøgelse vil tage Tid, og at, før den er bragt til Ende, kan der altsaa ikke blive Tale om at anskaffe det forpøgede Driftsmateriel, som Selskabet erklærer, at det trænger til. Følgen vil altsaa uundgaaelig blive den, at der indtil videre intet Driftsmateriel anskaffes, og dette vil faae sin store Indflydelse, langt mindre for Selskabet end for det store Publikum, der benytter Banerne. Naar den forlangte Bemyndigelse negtes, naaget den er erklæret for nødvendig til en forsvarlig Fortsættelse af Driften, vil det blive Nøgdsagen, der kommer til at bære Ansvar, hvis der ikke findes et tilstrækkeligt Antal Vogne til at fremstaa Passagererne og til at befordre den store Mængde af Gods, som i et stigende Forhold kræver Befordring paa Banerne. Selskabet kan for sit Vedkommende tage det temmelig roligt; thi fra det rent pekuniære Standpunkt er det fordelagtigt, at det har alle sine Vogne benyttede til den alleryderligste Grad — det er det Hensigtsmæssigste og det mest Indbringende —, men for det store Publikum og for Samsærdselsforholdene er det ikke til Fordel. Smidlertid, vil man henvisse denne Sag til Undersøgelse, kan jeg, som bemærket, ikke sige noget videre derimod, men saa maa man være belavet paa, at Følgen vil være den, at Sagen ikke kan udføres for det Første.

**Formanden:** Det ærede Medlem for Maribo Amts 2den Valgkreds har Ordet.

**Frederiksen:** Jeg frasalder Ordet.

**G. Petersen:** Det er kun en kort Bemærkning, jeg skal tillade mig overfor den ærede sidste Læser. Fantasiaen løb nok af med ham, da han mente, at jeg havde troet, at der i Nordjælland var Hedestrækninger. Jeg udtalte slet ikke Noget om Hedestrækninger i Nordjælland, men talte kun om, at man var kommen med Forslag til en Forandring, fordi det er frugtbarere og mere befolkede Øgne, man nu vil have Banen igjennem, og at jeg langt hellere vilde have været med til at fastholde den omtalte Begunstigelse, hvis der havde været Spørgsmaal om en Hedestrækning. Paa den anden Side tror jeg, at det Mindretal, der er fremkommet med dette Vndringsforslag, stiller sig ligesaa korrekt som det ærede Medlem med Hensyn til, hvad der er vedtaget — ikke i en Lov ifjor men for 1 $\frac{2}{3}$  Aar siden. Jeg tror ikke, at noget Medlem har Noget imod, om man følger denne Lov. Det er ikke for at omstyrte denne Lov, at Vndringsforslaget er fremkommet. Hvis der ikke fra anden Side var fremkommet Forslag om at forandre denne Lov og gjøre den til noget ganske Andet, vilde heller ikke Vndringsforslaget være fremkommet; det er kun