

følgelse og Oplysning. Man maa ikke sige, at Rigsdagen i Mæret 1872, om jeg ikke hukter feil, har billiget den Kontrakt, der den Gang blev sluttet; thi Komitèens Udvalget gjorde da meget stærkt gjældende, at man ikke kunde finde denne Kontrakt rigtig og forsværlig, og dette faar naturligvis en forøget Vægt, naar vi bagefter se, at man udenfor det Beløb, Kontrakten omhandler, søger et yderligere Beløb til Anskaffelsen af Driftsmateriel. Jeg negter nu ikke, at man i og for sig kan komme til at anerkende, at det sjællandske Jernbaneselskab trænger til et forøget Driftsmateriel, ikke alene paa den nordvestsjællandske Bane, men ogsaa paa de øvrige Baner, efterhaanden som Trafikken udvikler sig; men jeg maa finde det vigtigt og utilraadeligt, at en saadan Anskaffelse af nyt Driftsmateriel finder Sted for nye garanterede Anlægs kapitaler. Vi have nemlig i tidligere Aar viist Veien, hvorigjennem Selskabets Driftsmateriel skulde kunne holdes vedlig, og det i en saadan Størrelse, at det til ethvert Tidspunkt skulde kunne svare til den sig udviklende Trafik. Vi have nemlig hævdet, at Vedligeholdelsen og Fornyelsen af det tilstedeværende Materiel bør afholdes af Selskabets Driftsindtægter, medens Forøgelsen af Driftsmateriellet udover det Tilstedeværende kan tages af Reservecapitalen. Dennes Egenkab skulde jo netop være den, at den skulde være Selskabets Støtte, naar Trafikken udviklede sig saaledes, at man maatte gaa til Anskaffelse af nyt Driftsmateriel. Jeg ser nu meget vel, at Reservecapitalen i Aarenes Løb har været behandlet paa en anden Maade; hvad vi tidligere have fundet Anledning til at udtale os imod, og at den ved denne Anvendelse er sunken til et Beløb, som ingenlunde er for høit, men som tvertimod skulde og burde have været langt større, men dette omstøder ikke den Betragtning, at Driftsmateriellet i Reglen bør anskaffes for Reservecapitalens Midler. Hertil kommer, at Forslaget, saaledes som det foreligger, ikke udtaler, at Selskabet i dette Dieblik trænger til en Udvidelse af sit Materiel i det Omfang, der foreslaas. Dette bliver ikke hævdet, men man siger kun, at man ønsker en Bemyndigelse een Gang for alle, for at man i de følgende Aar i Genhold til denne Bemyndigelse skal kunne anskaffe det Materiel, som man maatte faae Trang til. Derimod have vi gjort den stik modsatte Betragtning gjældende, vi have ikke villet give Selskabet Bemyndigelse til at søge en ny Anlægs kapital til Anskaffelsen af nyt Driftsmateriel; vel at mærke, ikke for nye Baners Anlæg, men kun for Udvidelsen af Trafikken. Dette er et System, som det ikke forekommer mig kan godkjendes. Det er muligt, at man efter nøiere Oplysninger under en fornyet Undersøgelse af Sagen og paa Grund af, at Forholdet indtil Dato har været i en forkert Gænge, kunde komme til at tiltræde et Forslag om at give en Bemyndigelse til efter en meget indskrænket Maalestok at anvende Anlægs-

kapitalen til Anskaffelse af Driftsmateriel, men jeg tror ikke, at man kan komme til at anvende et saa stort Beløb, naar vi i Fremtiden ville slaa fast, at tilstedeværende Materiel skal vedligeholdes af Driftsindtægterne, og at det nye Materiel, som gjøres nødvendigt til den forøgede Trafik, skal anskaffes for Reservecapitalens Regning, medens kun ny Anlægs kapital skal udbræves, naar virkelig nye Baner blive anlagte, hvorhos man da ogsaa bør sørge for, at der, naar saadanne nye Baner blive anlagte, strax gjøres Regning paa det fornødne Materiel til deres Drift. — Ved Siden af disse Spørgsmaal reiser der sig imidlertid et andet, hvorpaa jeg ogsaa vil tillade mig at henlede Opmærksomheden. Ved Forhandlingerne med det sjællandske Jernbaneselskab i 1872 om Anlægget af den nordvestsjællandske Jernbane kom den daværende Indenrigsminister til en Fortolkning af Jernbaneloven, som jeg anser for at være i alt Fald tvivlsom. Han gik nemlig ud fra, at Fristen for denne Banes Fuldførelse kunde sættes til 1ste Januar 1872, naar det sjællandske Jernbaneselskab anlagde Banen, medens Fristen ellers var filltet noget anderledes, nemlig for Banen til Holbæk til 1872 og for Fortsættelsen til Kallundborg først til 1876. Dette siger jeg, var en Fortolkning af Jernbaneloven, som jeg i og for sig anser for tvivlsom, men dette Spørgsmaal maa vi betragte som afgjort derved, at der i sin Tid ingen Indsigelse blev gjort derimod, og Koncessionen for Selskabet lyder nu paa, at det skulde have Banen færdig til 1ste Januar 1875. Til denne Forpligtelse knyttedes der imidlertid en Ret for det sjællandske Jernbaneselskab, nemlig den, at den Forlængelse af Opbyggelsesfristen, som det havde erhvervet sig ved Anlægget af Falsterbanen i Forbindelse med den sydsjællandske Bane, skulde kunne overføres paa den nordvestsjællandske Bane, forsaavidt den blev færdig den 1ste Januar 1875; ffete dette ikke, maa jeg antage, at denne Forlængelse af Fristen fra 1881 til 1896 maa være at betragte som bortfalden. Der er Ingen, som kan være i Tvivl om, hvor stor Betydning dette Spørgsmaal har for Statskassen, og det saa meget mindre, som vi i disse Dage kæmpe en drabelig Kamp for og imod en Forlængelse blot paa 4 Aar. Det forekommer mig nu, at dersom den nordvestsjællandske Bane ikke er færdig afleveret den 1ste Januar 1875, vil denne Forlængelse af Opbyggelsesfristen være gjort meget tvivlsom, og jeg vilde derfor ønske, at vi kunde faae nøiagtig Oplysning om, hvorvidt dette har været Tilfældet, hvorvidt Banen den 1ste Januar ikke alene har været aabnet for Entreprenørernes Regning med et Løg daglig, men ogsaa, hvorvidt den Forpligtelse, som Loven indeholder, kan anses for at være opfyldt. Jeg ønske oplyst, hvorvidt f. Ex. den nordvestsjællandske Bane i dette Dieblik er endelig afleveret til det sjællandske Jernbaneselskab. Jeg tror, at det maa være af største Interesse for