

deles at Ministeriet ikke viser sig ivrigt for at holde Konkurrencen borte, men naar Konkurrencen tilbyder sig, holder den frem mod det sjællandske Jernbaneselskab og nøder det til for at undgaa denne Konkurrence at udføre Noget, som det ellers ikke var tilbøieligt til at udføre. Fremdeles turde det vistnok være ønskeligt, at der førtes et Lilsyn fra Rigsdagens Side med Selskabets Reservecfond. Det dreier sig her om meget vigtige Interesser for Staten af finantsiel Betydning, som derfor vistnok ikke kunne betragtes som aldeles undtagne Rigsdagens Lilsyn. For det Første er der tilstaaet dette Selskab en betydelig Statsgaranti, og om den end ikke for Tiden kommer til Udførelse, er det dog en Forpligtelse, som Staten har paataget sig lige overfor det paa-gjældende Selskab. Og for det Andet er det af Bøgtighed at paafe, at der ikke ud af Reservecfonden anvendes Bekostninger, som ikke retlig burde anvendes af sammes Midler. Jeg tvivler ikke om, at den ærede Regjering ikke tillader Selskabet at anvende noget Beløb ud af Reservecfonden, som den ikke anser for at være tillabelig og rettelig anvendt, men der kunde vistnok være forffjellige Meninger herom, og jeg har den Opfattelse, at der eksisterer en meget vid Praxis i den Henseende. Overhovedet vilde vistnok en Strenghed med Hensyn til Reservecfonden gjøre det sjællandske Jernbaneselskab mindre tryk i sit Forhold lige overfor Staten. Jeg skal endelig nævne et Punkt, hvorved der uden Spørgsmaal kunde øves en ikke ringe Indflydelse paa det sjællandske Jernbaneselskabs Holdning, og det er dette, at det som bekendt staaer i Regjeringens Magt at give sin Stadfæstelse til Balget af den administrerende Direktør, hvis Balg skal gjentages, saa vidt jeg erindrer, hvert tredje Aar. Det er ingenlunde min Mening, at en saadan Stadfæstelse skulde negtes, men jeg tror, at endog saa blot en Trudsøl om, at der kunde være Tale om at negte den, kunde have sin Virkning. Det er overhovedet en forandret Holdning lige overfor det sjællandske Jernbaneselskab og et mere virksomt Lilsyn fra Rigsdagens Side, som jeg vilde anse for heldigt, og heri vilde vistnok ligge det eneste Middel under de nuværende Omstændigheder til at bevæge Selskabet til at vise en mere indpødemende Holdning lige overfor Osffer og Krav fra den sjællandske Befolknings Side, navnlig fra den Del af Sjælland, som ligger hinsides Roskilde og ikke i nærmere Forstand kan betragtes som Kjøbenhavns Opland. Men fuldkommen virksomt anser jeg vistnok intetfomhelst Middel for at være overfor det sjællandske Jernbaneselskab, og vi Sjællændere ville, saalænge Selskabet er i Besiddelse af sin Eneret og eier sine Baner, finde os brøstholdne lige overfor den øvrige Del af Landet, som ligger Vest for Storebølt, og jeg tror ogsaa lige overfor den Del, som ligger Syd for Bordingborg. Derfor vilde jeg meget ønske, at man baade fra Regjeringens og Rigsdagens Side vilde tage under

Overveielse, om det ikke skulde være muligt at faae de sjællandske Jernbaner til Kjøbs, inden Koncesionstiden udløber. Derfom det var gaaet, som jeg ønskede, at det skulde gaa, vilde vi allerede i 1881 kunne have overtaget denne, men saa blev Koncesionen forlænget til 1896 i Anledning af, at det sjællandske Jernbaneselskab overtog Falsterbanen. Det var et meget dyrt Offer, der saaledes blev bragt Sjælland for, at Falsterbanen kunde komme i Stand. Og saa blev endelig Fristen for et Par Aar siden forlænget til Aar 1900, for at Frederiksbundsbanen kunde blive anlagt. Jeg tror, at der, hvis der blev taget alvorligt fat paa Sagen, vilde kunne udfindes en Overenskomst imellem det sjællandske Jernbaneselskab og Staten, en Overenskomst, der baade kunde være tjenlig for denne og for det sjællandske Jernbaneselskabs Aktionærer, idet der utvivlsomt kunde gives Mere for Jernbanerne, end Aktiernes Beløb efter deres Kurs; der kunde gives et Tillæg til Kurven, og endda vilde Staten uden al Tvivl, naar den udrede Beløbet i Obligationer, kunne gjøre en passende Forretning, saaledes at den kunde have det samme Udbytte af Banerne, som den nu har af de Penge, den for Diebliffet har henliggende i sin Reservecfond. Dette vilde være af Betydning baade for Staten og for Statsbanerne. For Statsbanerne vilde det have den Betydning, at Jernbanedriften paa Statsbanerne kunde reguleres under Et med Driften paa de sjællandske Jernbaner, medens den nu i alt Bøsentligt er nødt til at rette sig efter Driften paa de sjællandske Baner, efterfom Kjøbenhavn er og efter Sagens Natur maa vedblive at være Udgangspunktet for alle de sjællandske Jernbaner. Det vilde da f. Ex. kunne lykkes at sætte Nattoget i Gang paa de sjællandske Baner, hvorved tilsvarende Tog igjennem Slyn og Sylland bleve til Dagtoget, og tillige at faae indført en og anden Forbedring, som det nu er vanskeligt, ja tildels umuligt at faae gennemført, naar det sjællandske Jernbaneselskab siger Nei dertil. Det er dette, jeg vilde ønske, at man fra de forffjellige Sider vilde tage under Overveielse, om det ikke turde være hensigtsmæssigt at indlede Forhandlingerne om Kjøbet af de sjællandske Jernbaner allerede nu, thi jeg tror, at dette vilde være det eneste, fuldkommen virksomme Middel til at faae Driften paa Sjælland og i Forbindelse dermed ogsaa den samlede danske Jernbanedrift ordnet paa en tilfredsstillende Maade. Jeg tør tilføie, at deri vil der virkelig ligge det eneste Middel til at faae Sjælland stillet fuldstændig paa samme Maade, som vore lykkelige Landsmænd hinsides Storebølt, der have Rigsdagen til Generalforsamling i Stedet for det sjællandske Jernbaneselskabs Generalforsamling.

Judenrigsministeren: Jeg beklager, at det ærede Medlem ikke har havt Leilighed til at gjøre sig bekendt med endnu flere af de lokale