

trykte Aktstykker, nemlig hvorledes man har tænkt sig Pensioneringen af de Embedsmænd, der gaa af fra Jernbaneselskabet paa Grund af denne Forandring. Det kan jo neppe seile, at et Selskab, der har bestaaet i saa mange Aar, har forskellige Funktionærer, som ikke egne sig til at træde over i den Virksomhed, som Statstjenesten vil udtræde af dem, og der vil af den Grund være Anledning til paa Grund af deres lange Tjeneste at sætte dem paa en Pension. Jeg for mit Vedkommende ønsker, som jeg altid gjør, at slige Pensioner sættes efter en rigelig Maalestok, det skal jeg altsaa for mit Vedkommende ikke have Noget imod at gaa ind paa, hvis det er den høie Regjerings Lante. Men jeg tror, at det vilde være ønskeligt, om Thinget, inden denne Sag forlader det, fik en Oplysning om, hvorledes man har tænkt sig disse Forhold ordnede. — Med disse Bemærkninger skal jeg iøvrigt tillade mig at anfale Sagen til det høie Thing.

Scharling: Naar jeg tager Ordet i den foreliggende Sag, er det ikke saa meget for at udtale min personlige Anskuelse om den, thi jeg har i Løbet af de sidste 5 Aar ogsaa i denne Sal, men fornemmelig i Pressen taget Ordet for, at Staten snarest muligt skulde overtage de sjællandske Jernbaner. Mit Standpunkt forudsætter jeg derfor at være bekendt; men jeg tager Ordet, først og fremmest for at udtale en Lat til den erede Finansminister, fordi han saa resolut har taget fat paa denne Opgaves Løsning. Jeg tror, at han i den overmaade korte Motivering, som ledsager Lovforslaget, fuldkommen rigtigt har peget paa det, som er Kjernepunktet i Sagen, idet han har henvist til, at det stedse vil blive vanskelige at bringe det sjællandske Jernbaneselskabs Interesser i Overensstemmelse med Statsmagtens Forlangender og Ønsker. Naar dette er Tilfældet, søger jeg ikke Grunden dertil i det, som den erede sidste Aaler gjentagne Gange fremhævede, nemlig at det var et meget traagt og søvnt Selskab, man havde at gjøre med. Jeg for mit Vedkommende kan ikke erkjende, at Selskabet fortjener disse Tilleggsord, og skjøndt jeg til forskellige Tider og i forskellige Aetninger har funnet ønske en noget større Energi udvisti fra Selskabets Side, finder jeg det meget ubilligt at karakterisere Selskabet paa denne Maade. Vanskeligheden ligger ganske simpelt deri, at det sjællandske Jernbaneselskab er et privat Selskab af Aktionærer, og at disses Interesse selvfølgelig maa være det Principale for Bestyrelsen, idet man ikke med Billighed kan forlange, at et privat Selskab skal sætte Statens, Samfundets Interesser over sine egne Interesser. Det er nu formentlig tilstrækkelig klart, at Aktionærernes Interesse desværre er den: i de resterende 20 Aar at bevare Forholdene saa usforandrede som muligt, at blive staaende ved det Omfang, de sjællandske Jernbaner for Tiden have.

Thi det er vistnok temmelig klart, at der neppe kan paapeges en eneste Jernbanelinie eller noget Jernbaneanlæg paa Sjælland, som kan anruges umiddelbart at kunne betale sig, end sige give den Rente af 6 pCt., som man hidtil har funnet glæde sig ved i det sjællandske Jernbaneselskab. Det er altsaa i Selskabets Interesse at modsætte sig nye Anlæg, og jeg for mit Vedkommende anser det for berettiget at værge om sine Interesser, saavidt man formaar. Statens Interesse er, at Udviklingen ikke skal staa stille, og at der ogsaa her paa Sjælland, som det i de senere Aar i saa stort Omfang er sket i de andre Landsdele, kan ske en videre Udvikling af dette vigtige Samfærdselsmiddel, og navnlig er der her flere vigtige Anlæg, som ganske sikkert ikke kunne udskydes til næste Aarhundrede. Det kan ikke gaa an fremdeles i 20 Aar at lade Sjælland indtage sin isolerede Stilling som Ø i Samkvemmet med de omliggende Landsdele og andre Der. Det vil blive nødvendigt at tilvejebringe en gennemgaaende Forbindelse for Gødslet ved Hjælp af Dampfærger baade mod Øst, Syd og Vest og først og fremmest mod Vest og Syd. Jeg skal i saa Henseende minde om, at dengang der her i Thinget første Gang forelaa Forslag til Oprettelse af en Dampfærgeforbindelse over Lillebelt, blev Forslaget forkastet, fordi man mente, at man først og fremmest burde tænke paa en Dampfærge over Storebelt, og at en Dampfærge over Lillebelt ikke vilde have nogen Rimelighed for sig, før den sluttede sig til en Dampfærge over Storebelt. Nu har Dampfærgeren over Lillebelt været i Virksomhed i snart 8 Aar, men vi vente endnu stadig paa Forbindelsen over Storebelt, og det kan neppe gaa an at udskyde dette Anlæg i 20 Aar endnu. Forbindelsen med de sydlige Der lader ligeledes meget tilbage at ønske. Dette Spørgsmaal har gjentagne Gange været til Forhandling her i Thinget, man har stadig udtalt Ønsket om, at der maatte tilvejebringes en bedre Forbindelse, og det er sikkert ogsaa et Anlæg, man maa ønske gennemført i en nogenlunde nær Fremtid. Jeg for mit Vedkommende anser det imidlertid for temmelig sikkert, at intet af disse Anlæg direkte vil kunne betale sig, og at de under alle Omstændigheder ikke ville kunne give en saadan Rente, som Selskabet for sit Vedkommende maatte gjøre Krav paa. Der er her en stadig Modsetning mellem Selskabet og Statens Interesse, og Vanskelighederne ville blive mere og mere følelige, jo stærkere vi nærme os det Tidspunkt, da Selskabets Eiendomsret er bestemt til at ophøre. Dette vil vistnok i det Hele erkjendes af Thinget, og jeg tror heller ikke, at der vil være nogen synderlig Uoverensstemmelse her i Thinget med Hensyn til det i og for sig Usikkelige i, at de sjællandske Jernbaner komme i Statens Besiddelse.