

Indtægt, der kan forventes ved forandrede Driftsforhold og Løster, idet jo nemlig Staten neppe vil vedblive at henlægge et saadant Beløb til Reserverfonden, som Selskabet har maattet henlægge og i alt Fald i nogen Tid endnu fremdeles maatte henlægge. Det er et ikke saa ganske lille Beløb, det har i 1878 andraget 248,000 Kr., der blev henlagt til Reserverfonden, og dersom altsaa dette Beløb fremtidig kan bespares, vil det bidrage til at stille Forholdet gunstigere for Staten, saaat der altsaa ogsaa her kan være Noget at løbe paa til at raade Bod paa den formindskede Indtægt, som kan ventes at ville indtræde, naar Banerne komme i Statens Haand. Med disse Ord skal jeg tillade mig varmt at anbefale Lovforslaget til det høje Thing og endnu kun bemærke, at det formentlig vilde være ønskeligt, om Sagen nogenlunde hurtigt kunde bringes til Afslutning. Det vilde i flere Retninger neppe være saa ubetinget heldigt, om der skulde hengaa længere Tid med saadanne svævende Forhold, som for Dieblirket finde Sted for disse Baners Vedkommende.

Bille: At denne Sag er vigtig nok til i høi Grad at gjøre Krav paa Interesse, vil jo erkjendes fra alle Sider. Den Handel, hvorom det dreier sig ved denne Leilighed, er vistnok den største i Wandsminde. Den bevæger sig om en nominal Sum af noget over 50 Millioner Kr., og den vil bringe Staten meget ubestridt Bane-linier, hvis aarlige Omsetning maa tælles i mange Millioner. Det er derfor ganske naturligt, at man søger at gjøre sig fortrøstelig med de forskjellige Betragtninger, som i en eller anden Maade kunne siges at stille sig til Fordel eller til Ugunst for det Forslag, der kommer til os gennem dette Lovforslag, og medens jeg har haft Leilighed til ligesom en æret Kollega her foran, det ærede Medlem for Frederiksberg Amts 1ste Valgkreds (Thomsen), i en anden Egenstaaelse at følge denne Forhandling og at se paa Sagen væsentlig fra Aktieselskabets Standpunkt, idet jeg har den Ære at have Sæde i Selskabets Plenarbestyrelse, vil jeg nu søge fra det Standpunkt, jeg indtager som Rigsdagsmand, at gjøre Rede for min Opfattelse af de forskjellige Spørgsmaal, der knytte sig til denne Sag. Jeg antager, at den egentlige Grund til, at vi have faaet dette Forslag forelagt, er Statskassens store Overflodighed af Penge og et Ønske hos den ærede Finanzminister om at komme til en Amortisation af en Del af Statsgjælden. Det havde dog maaske ikke været nødvendigt at gribe til dette Mittel for at raade Bod paa Statskassens bugnende Overflod, heller ikke for at komme til en amortisabel Gjæld; men jeg indrømmer, at begge disse Formaal, meget godt lade sig forene med den her forelagte Transaktion, og at der altsaa kan være gode Motiver for denne Opfattelse til overhovedet at indlade sig paa et Forsøg af den

Art som det foreliggende. Naar der derimod har været gjort gjældende forskjellige Betragtninger, som formentlig principielt skulde gjøre det rigtig, at saa store og betydelige Baneanlæg som dem, hvorom der her er Tale, ikke burde være i privat Besiddelse, men burde gaa over i Statens, forekommer det mig, at ikke alle de Grunde, der opstilles til Forsvar for denne Mening, ubetinget kunne siges at have Vægt. Naar der saaledes tales om, at det er nødvendigt at have disse Baner inde under Staten, fordi der ellers ikke kan opnaas den Enhed i Bestyrelsen, som er en væsentlig Betingelse for en let, hurtig og sikker Forbindelse mellem Landsdelene, tror jeg, at Erfaringen taler afgjort imod denne Paastand. Ikke alene kan der peges hen paa mangfoldige Lande, hvor den gennemgaaende Trafik er af langti større Betydning end hos os, og hvor Jernbanestrafninger ere i privat Besiddelse, endog adspalttede mellem mange forskellige Selskaber, og hvor dog Lettelsen for den internationale Forbindelse er saa stor, at den ganske vist ikke lader noget Væsentligt tilbage at ønske. Men jeg tror ligeledes, det maa erkjendes, at, skjøndt de sjællandske Jernbaner hidtil have været i privat Besiddelse, er der i det Hele og Store ikke forsømt Noget med Hensyn til Lettelsen af det indbyrdes Samvæsen mellem Provindserne eller til Fremme af den gennemgaaende Trafik, som forbinder f. Ex. de 6 Millioner Skandinaver med de mange Gange talrigere Millioner paa Kontinentet. I alt Fald tror jeg, det maa erkjendes, at der ikke i denne Henseende kan siges at være nogen væsentlig Forskjel mellem Statens Bestyrelse af Jernbanerne og den private Bestyrelse; thi hvad Staten har anset sig for opfordret til at gjøre paa sit Omraade, har ganske vist ogsaa det private Selskab gjort paa sit; i den Henseende herfter der fuldstændig Paritet. Heller ikke tror jeg, at det med Føie kan siges, at de sjællandske Baners private Karakter har forhindret Anlægget af nye Baner. Man er nu noget vel tilbøjelig til at fæste Blikket paa, hvor megen Modstand og Besvær det har kostet at faae anlagt de Baneudvidelser, som efterhaanden ere foregaaede i de sidste tyve Aar; men i og for sig er det jo en ganske naturlig Ting og ikke anderledes, end man finder i alle andre menneskelige Forhold, at ved slige nye Planer er der Meningsforskjel og Modstand at overvinde, før de kunne realiseres, og vi behøve ikke at gaa længere end til vore egne Forhandlinger om Jernbaner, for at faae tilstrækkelig Vidnesbyrd om, at paa dette Omraade mere end paa de fleste andre er det særlig vanskeligt at tilvejebringe Enighed. Men vil man se hen paa den Virksomhed, der er udførdet paa det sjællandske Jernbaneselskabs Side, siden det blev stiftet, tror jeg ikke, at man med Føie kan tale om, at Banernes private Bestyrelse og Selskabets Karakter af privat har standset den hele Udvikling af Jernbanevæsenet. Det er noksom