

Aktiendbyttet naturligtvis maatte gaa ned, og som Følge deraf er Selskabets Aktiver ikke nu af den Værdi, som det angives. Er det derimod fuldstændig sikkert, at Selskabet kan holde sig konserveret i 20 Aar paa de nuværende Linier, uden at faae Forpligtelse til at udvide disse, med de nuværende Taxter, uden at faae Forpligtelse til at regulere disse til Stade for sig selv, med de nuværende Tøgtider, uden at komme til at lade dem flyde bedre ind i Afgang- og Ankomsttiderne ved de tilsløbende Baner, saa antager jeg, at det ærede Medlem kan have Ret i, at Selskabet kan gjøre sikker Regning paa 6 pCt. Men turde det ikke være en ren Illusion, hvis nogen Aktieier i det sjællandske Jernbaneselskab havde den Tro, at nu kunde de sige stop, nu vilde ingen Forpligtelse kunne omstøde den konservative Karakter for Selskabet, at nu blev de, hvor de stode, og Alt, hvad der skulde flydes til, skulde Staten betale eller de Private betale og de toge forsaavidt Fordelen deraf, som nye af Andre anlagte tilsløbende Linier gave større Frekvents, de bleve staaende med deres noget høiere Taxter, Tøgtider fastsatte efter deres egen Behagelighed osv.? Enhver Aktieier i det sjællandske Jernbaneselskab vilde bedrage sig, hvis han troede, at det vilde blive Tilfældet. Regjeringerne have vistnok været for milde i deres Krav overfor det sjællandske Jernbaneselskab ved flere Leiligheder. Jeg deltager ikke i at laste dette Selskab. Det er et findigt, men brødt Selskab. At det først ser paa sine egne Interesser, før det ser paa Statens, kan man ikke fortaente dette eller noget privat Selskab i; men jeg tør antage, at Regjeringerne kunne, uden at have benyttet deres Stemmeret ved Hjælp af Aktierne, haade de, som ligge i Statskassen, og de, som ligge i andre offentlige Anstalter, eller uden at forcere Indkjøbet af dem for at erhverve sig større Myndighed, have udøvet en anden og vist temmelig berettiget Indflydelse paa Taxtansættelsen, Vædringer i Tøgtiderne og paa Reserverfondens Stilling, end de have gjort. En Bemærkning med Hensyn til Reserverfonden tillod jeg mig at gjøre, da det ærede Medlem for Kjøbenhavns 5te Valgtreds talte. Jeg hørte ikke den nærmere Udvikling af det ærede Medlem. Han sagde, at det var Noget, som ikke hørte herhen. Jeg er temmelig sikker paa, at det hører derhen, thi det er jo Et at sige: saa megen Indtægt har Reserverfonden,  $\frac{1}{3}$  eller  $\frac{1}{10}$  af Overfluddet, 10 pCt. af Bruttooversfluddet, før der er trukket fra til Reserverfonden, det kan man sagtens sige, men hvad Udgift er der saa for Reserverfonden, hvem giver Reglerne for denne Udgift. Jeg tror, at den Kritik, vi stundom have givet af Benyttelsen af Reserverfonden, kan være berettiget, idet den gaar derhen, at Regjeringerne i den Henseende have været for velvillige overfor Selskabet. Der vil selvfølgelig ogsaa opstaa Krav om at afhjælpe i alt Fald for en Del de Ulemper, det ærede Medlem talte om, der ere her paa

Sjælland og tilgrændsende Egne. Disse Krav ville gjøre sig saa stærkt gjældende, at jeg er fuldt overbevist om, at Selskabet ikke kan staa imod hverken i 10 eller 20 Aar, inden de blive opfyldte. Selskabet vil ikke faae Lov til i 10 eller 20 Aar f. Ex. at lade Passagererne fra Lolland-Falster kjøre 13 Mil forgiaves mellem Næstved og Slagelse over Roskilde, aldeles til Nytte, naar de skulle over til de andre Provinser. Det er nu en saa urimelig Ordning, og det gjælder selvfølgelig ikke blot for Passagerernes men ogsaa for Godssets Vedkommende, og i høiere Grad desto mere Korsør bliver Udfibningssted og saa til andre Steder end Kiel og Lybek. Manglen paa en Jernbane gjælder selvfølgelig ogsaa for Nordvestsjælland, og det er da en overordentlig Uleilighed for dem, der komme fra Kalundborg eller Masnedssund, at gjøre denne naturlige Omvei over Roskilde, istedetfor at man fik en Jernbane over Næstved, Slagelse, Lyderup op mod Odsherred, med Hensyn til hvilket der med Nødvendighed vil gjøre sig meget stærke Krav gjældende, saa stærke, at Selskabet ikke længe vil kunne modstaa. Det er jeg overbevist om. Det ærede Medlem nævnte Masnedssund. At overhovedet Selskabet fik Lov til at ende ved Masnedssund, var efter min Mening atter en af de Bysynderligheder, som have fundet Sted i tidligere Ministeriers Forhold til det sjællandske Jernbaneselskab, eller ogsaa var det Mangel paa Overveielse af hele Forholdet, inden man gik til Foretagendet. Men vi vide jo da ogsaa, at Selskabet var noget trægt med at komme Syd paa. Det var Kjøbenhavns Projekt, der hjalp os paa Sled Syd paa — jeg skal ikke komme videre ind derpaa — man vilde have sluppet noget billigere ved at gaa over Ringsted. Nu vel! Det var maatte heldigt for Selskabet, men tilvisse ikke saa heldigt for de Egne, hvorigjennem den syd-sjællandske Jernbane gaar. Men jeg siger, at det er et Punkt, der med Nødvendighed kræver Svar. Det ærede Medlem stillede det op til  $2\frac{1}{4}$  Million. Regjeringens Teknikere have sat det op til ca. 1 Million for Bro, Baneforlængelse og Havn paa Masnedssund. Paa Falster burde naturligtvis det fælteste Selskab gjøre det færdigt. Jeg kan ikke skjønne rettere, end at Selskabet ikke kan komme til at staa imod der at gjøre sin Pligt. Jeg siger gjentagende: Det, at man standsede der i 1870—71, var en stor Feil og en Mangel paa Fremsyn, og ligesaa vist mener man, at det var en stor Feil, at man lagde Havnen ved Drejehoved, istedetfor at beholde omtrent den gamle Plads, der var prøvet, i alt Fald antage Sælyndige dette. Som det er gaaet mange Gange i Isvintere i de følgende Aar har jo ogsaa stadfæstet det. Det er, som sagt, Kæmpelser, der ere fte mod Selskabet, som ingen Aktionær kan stole paa ville bevares og som selvfølgelig ikke ville bevares, naar der fra Lovgivningsmagtens Side foreligger