

sjællandske Jernbaner kunde forrente Anlægs-kapitalen med 4 pCt., men ikke strax, og i saadant Tilfælde er Statsgarantien en overmaade hensigtsmæssig Foranstaltning til at bringe Foretagender i Gang. Overfor Foretagender som f. Ex. selve det Lolland-Falsterste Jernbaneanlæg og det østjællandske Jernbaneanlæg er en Rentegaranti derimod ganske sikkert mindre paa sin Plads, fordi det er Anlæg om hvilke det maa siges, at der næppe er nogen Udfigt til, at de nogen- sinde ville komme til at give den paaregnede Rente, og Forholdet er da i Virkeligheden det, at de paagjældende Anlæg drives for Statens Regning, uden at Staten har nogen direkte Indflydelse paa deres Drift, og det er sikkert en temmelig uheldig Form; men særlig iøinefaldende bliver det, naar man staar overfor et Anlæg som dette, med Hensyn til hvilket det vil kunne betragtes som notorisk, at det ikke kan give en eneste Øre i Rente, thi saa Meget er klart, at de Lolland-Falsterste Baners Indtægter selvfølgelig ikke ville stige, fordi der kommer en ny Bro i Stedet for den gamle. Forslaget gaar altsaa ud paa, at Statskassen faktisk skal anlægge den ny Bro, idet den skal forrente, hvad Anlægget koster. Det er muligt, at man kan blive nødsaget til at gaa hertil, fordi Broen er en Nødvendighed, og fordi Selskabet ikke ser sig i Stand til at opføre den, men jeg tror, at man i saa Fald langt hellere maa gaa til, at Staten selv tager denne Sag i sin Haand og selv bygger Broen. Det er udtrykkeligt oplyst i Anmærkningerne til Lovforslaget, at Udgifterne forøges derved, at der maa paaregnes Udgifter til Kapitalens Tilveiebringelse og dens Forrentning under Anlægget, og derfor har man opført 1,100,000 Kr. til dette Anlæg, thi man mener, at Anlægget i og for sig vil kunne udføres for en noget mindre Sum. Staten kommer altsaa til at betale dyrt for Anlægget, fordi det altid for et privat Selskab er kostbart at skaffe Kapital tilveie og forrente den, medens Anlægget staar paa. Men dertil kommer endnu, at der ikke er Noget bestemt i Loven om, paa hvilken Maade denne Kapital skal bringes tilveie; var det endda ved Udstedelsen af Obligationer, saa var der heri dog nogen Betryggelse; men Kapitalen kan ligejaa godt bringes tilveie ved nye Aktier, og hvad vil saa blive Tilfældet? De Lolland-Falsterste Jernbaneaktier noteres i Dieblisset til en Kurs af 105—107 pCt., og det maa jo erindres, at der er bestemt i Loven af 1872, at Statskassen, naar den i sin Tid vil overtage Jernbanerne, skal betale Gjennemsnittet af Kursen i de sidste 3 Aar før Overtagelsen. Der er altsaa al Udfigt til, dersom der nu

udstedes Aktier til et Beløb af 1,000,000 eller 1,100,000 Kr., at man da kommer til ikke blot i Dieblisset at betale Mere end Anlægget virkelig koster, men ogsaa i sin Tid, naar denne Kapital skal indløses, kommer til at give et yderligere Tilslag, maaste af en halv Snes Procent. Under disse Omstændigheder forekommer det mig, at man hellere burde vælge en noget anden Maade, om det saa var den, at Statskassen skulde overtage Anlægget og hele Beføstningen. Men det forekommer mig tillige, at den nu foreliggende Situation giver al Anledning til at tage det Spørgsmaal under Overveielse, om ikke Staten burde søge at erhverve en Del af det Lolland-Falsterste Jernbaneanlæg. Staten er i Dieblisset faktisk Eier af Gjedserbanen, for saavidt som hele Aktiekapitalen ligger i Statskassen, og det var da naturligt, at Staten ogsaa blev Eier af den øvrige Del af den falsterste Bane mellem Drehoed og Nykjøbing, fordi denne Rute nu allerede er bleven en af vore vigtigste direkte Jernbane-forbindelser mellem Kjøbenhavn og Berlin, og det er da naturligt, at en saadan Linie er i Statens Haand, naar den iøvrigt imeget stort Omfang eier Jernbanerne her i Landet. Det forekommer mig derfor, at det bør tages under Overveielse, om ikke Tidspunktet er kommet til at have den Bestemmelse i Loven af 1872, at de Lolland-Falsterste Jernbaner skulle høre sammen som eet Anlæg, og til at gaa over til Erhvervelsen af de falsterste Baner for Staten, men derimod lade de Lollandste Baner blive, hvad de dog ganske sikkert altid ville blive ved at være, lokale Baner, og derfor overlade dem til private Eiere. Jeg tror, at Lollands Interesser bedre vilde varetages og fyldestgjøres ved at disse lokale Baner ere i privat Eie, end om de blive drevne som et besværligt Paahæng, paa Statsbanen. Men jeg tror, at det for Staten er af stor Betydning, at den selv bliver Eier af Falsterbanen; og naar saa Forholdet stiller sig saaledes, at Statens Bistand i meget stort Omfang for ikke at sige fuldstændig, paataldes for at tilveiebringe en ny Bro, forekommer det mig, at være den naturlige Ordning, at man maatte stræbe hen til, at Falsterbanen med den tilhørende Bro over Guldborgsund blev Statens Anlæg, og at derimod Banen paa Lolland vedblev at være i et privat Selskabs Eie. Jeg skal henstille til det eventuelle Udvælg, hvortil denne Lov vil blive henvisst, at tage de Spørgsmaal under nærmere Overveielse.

Clausen: Jeg kan i Meget være enig med, hvad det ærede Medlem udtalte.