

Kenten, medens den anden forrenter sig saaledes, at Aktionærerne faa et passende Udbytte. Dette maa for en væsentlig Del ligge i de overordentlig høje Udgifter ved den lolland-falsterke Bane. Det samme er Tilfældet med den østjællandske Bane. Den kan vistnok i det væsentlige sammenslides med den nordfynske og Bemb-Lembvigbanen. Men den østjællandske Bane har en Driftsudgift af 1 Kr. 33 Ore pr. Togkilometer — den nordfynske 89 Ore og Bemb-Lembvigbanen 74 Ore pr. Togkilometer, o: mellem $\frac{2}{3}$ og Halvdelen af, hvad Driftsudgiften er paa den østjællandske Bane. Nu spørges Driftsudgifterne noget derved, at den østjællandske Bane er en Gassebane — jeg nævner det for at fremhæve, hvad der kan tale til Gavn for den — men dette Moment er ikke af den Betydning, at det kan medføre en saa overordentlig Forøgelse af Driftsudgifterne. Rentegarantien giver Staten, forekommer det mig, en forøget Pligt, tør jeg sige, til at paase, at den størst mulige Økonomi finder Sted ved disse Baners Drift, og Ministeren er i Stand til ifølge de Koncessioner, som ere ydede, at øve en meget indgaaende Kontrol dermed og gøre sin Vilje gældende i saa Henseende. Det er, tror jeg, ikke nogen urimelig Fordring, naar saadanne Resultater vise sig som dem, jeg her har fremhævet, at Ministeren saa gør denne Indflydelse, denne Magt gældende over for disse Baner og kræver saadanne Indskrænkninger i Driftsudgifterne, som en fornuftig Drift tilsteder, og som man andetsteds, fra ligestillede Baner, ser lader sig gennemføre uden nogen som helst Skade for Banens fornuftige Drift. — Atter i Mar er fra Finansudvalget Opmærksomheden henvendt paa Usikkerheden af Oprettelsen af flere Stationer paa de sjællandske Baner, men den ærede Minister har i Mar givet et Svær, som er mindre opmuntrende end det, han gav i Fjor. I Fjor stillede den ærede Minister vel ikke i bestemt Udset, men dog i sandsynlig Udset, at de paagældende Egenes Ønsker vilde blive opfyldte — i Mar har den ærede Minister for det første stillet det mere svæbende og for det andet gjort det afhængigt af Tilskuddet fra de paagældende Egne. Det er større Tilskud, end der i Almindelighed kræves, som her har været omtalte, f. Eks. for Herfølges Vedkommende, og jeg tror ikke den Betragtning, den højtærede Minister i saa Henseende gjorde gældende, holder fuldkommen Stik. Den ærede Minister sagde, at disse Stationer oprettes jo ikke for Statsbanernes Skyld, men for den lokale Trafiks Skyld. Dette er ikke nogen ubetinget Grund til, at Egenene skulle

yde Tilskud. Det, man bør spørge om, er: Hvorvidt kan det antages, at de Udgifter, disse Stationer ville medføre, ville kunne dækkes eller ikke kunne dækkes ved den lokale Trafik, ved den Trafik, de ville tilføre Banen? Dersom den Trafik, de kunne antages at ville tilføre Banen, er stor nok til at dække Udgiften ved deres Anlæg og Drift, har Staten ikke noget fornuftigt, noget berettiget Krav paa Tilskud fra Egenene; er det modsatte Tilfældet, saa kan til en vis Grad Ministerens Betragtning være gældende, skønt det dog langt fra har været Tilfældet, at den samme Betragtning er gjort gældende alle Vegne her i Landet. Tage vi f. Eks. Stationen Herfølge, saa indrømmer den ærede Minister selv, at det almindelig erkendes, at den vil saa ikke uvæsentlig Trafik, og jeg er overhovedet tilbøjelig til at antage, at hvis man opretter denne Station som Stoppeplads, vil man snart fortryde det og finde sig foranlediget til at forhøje det til en Holdeplads, maaftte til en Landstation; thi det er et saadant Knudepunkt for Veje og Trafik, at man ikke let kan finde noget Punkt paa den sjællandske Bane, hvor der ikke findes nogen Station, som frembyder gunstigere Betingelser for en Station med Hensyn til Trafikken end netop det Punkt, jeg har nævnt. Hvad angaar Stationer paa den vestjællandske Bane, er der saa vel ved Frederikslund som ved Tjenneslev Skiftepor; den Udgift, som vil foranlediges ved Oprettelsen af en Station, vil alene bestaa i Anlægget af en tarvelig Stationsbygning, tilstrækkelig for en Holde- og Stoppeplads, og Udgiften til en saadan vil være saa ringe, at der ikke er Marsag til at paabyrde Egenen nogen Udgift dertil. Det vil dog i Virkeligheden blive Tilfældet, at Egenen kommer til at betale det hele. Det bør heller ikke gaaft overjes, at Ønsket om flere Stationer paa den vestjællandske Jærnbane er meget gammelt, og det er erkendt gennem en lang Række for at være berettiget. Allerede for 20 Aar siden i det sjællandske Jærnbanelstabs Løber er det fremført saa vel fra Egenen som her i Rigsdagen, og naar det ikke allerede den Gang blev imødetkommet, saa er vistnok Marsagen væsentlig den, at den daværende Regering viste stor Omhed og megen Hensynsfuldhed over for det sjællandske Jærnbanelstabs, og dette var som bekendt lidet tilbøjeligt til at foretage nogen Forbedring i de bestaaende Baner, naar det ikke fik det meget rundelig betalt. For 20 Aar siden var der tre Strækninger paa de sjællandske Baner, nemlig fra Ringsted til Sorø, fra Sorø til Slagelse og fra Slagelse til Korsør uden Mellem-Stationer.