

var to forskellige Ting, thi Aktiekapitalen var kun to Tredjedele af Anlægskapitalen. Naar altsaa de 6 pCt skulde fordeles paa hele Anlægskapitalen, vilde der ikke komme ret meget mere ud end 5 pCt., og jeg er tilbøjelig til at antage, at naar man, som jeg sagde, vilde tage den Del af de sjællandske Baner for sig, som det gamle Selskab drev, vilde man faa en lignende Forrentning med Statsdrift trods disse meget betydelige Bevæmmeligheder, der er indrømmet det rejsende Publikum baade med Hensyn til lavere Takster og i mange andre Retninger, og uaftet det altsaa var Privatdrift, synes jeg ikke en Gang, at dette kan betegnes som nogen særlig Mønsterdrift. Jeg erkender den ærede Ordførers store Indsigt i Jærnbaneanlæg, men jeg tror, at med Hensyn til Jærnbanedrift er han mere teoretisk end praktisk anlagt, og jeg tror ikke en Gang, han i den Henseende er fri for at være lidt doktriner. Naar den ærede Ordfører endvidere anførte, at der ikke kan nævnes Eksempler paa, at Statskassen til nogen Jærnbane saaledes har maattet overtage Udgiften til Anskaffelse af nyt Materiel og Udvidelse af Bygninger, ja endogsaa gif saa vidt, at han anførte, at et Par Stortene paa en Lokomotivremise vare overførte paa Statskassen, saa skal jeg dertil bemærke, at man behøver ikke at gaa uden for vort Lands Grænser for at finde noget lignende, thi noget tilsvarende fandt Sted ved de sjællandske Baner, som ligge os meget nær. De fik ved Loven af 24de Maj 1875 efter dens § 10, Ret til at udvide deres Anlægskapital med 1 Million Kr., som Staten skulde garantere 4 pCt. Rente af, til Anskaffelse af nyt Materiel til de da i Drift værende gamle Baner. Om de tidligere have haft et lignende Tilskud, har jeg ikke haft Lejlighed til at undersøge, men dette Tilfælde er jo nok. At de ikke fik noget til Udvidelse af Bygninger, det er af den simple Grund, at de ikke opførte ny Bygninger, Viby er vistnok den eneste Station, der er anlagt i den Tid, Banerne dreves af Selskabet, der er ellers ikke anlagt nogen Station eller Holdeplads, og derfor behøvedes der ingen Kapitaler til den Slags Udvidelser, men til Anskaffelse af Driftsmateriel fik de som sagt 1 Million, og det var jo en ganske betydelig Sum. Det er kun i Lighed med, hvad der er fset ved Statsbanerne, at de Bevillinger, der kræves til Udvidelser af Driftsmateriel, Stationer og lignende, bliver, som det ogsaa blev oplyst af den ærede Indenrigsminister i Gaar skrevet paa Banernes Anlægssum og maa altsaa forrentes sammen med det øvrige. Den ærede Ordfører anførte tillige, at der førtes bitre Klager

ger over Jærnbanedriften særlig over Mangel paa Ekspedition. Nu maa jeg dog tilstaa, at jeg, der slet ikke rejser saa lidt paa Statsbanerne, ikke har haft Lejlighed til at blive Vidne til disse Klager. Jeg har derimod ikke saa sjældent hørt udtale Tilfredshed med vor Jærnbanedrift, at man gjorde billigt, og at der efterhaanden blev gjort mere og mere for det rejsende Publikums Bevæmmelighed, hvad der vist heller ikke kan nægtes. Jeg antager ogsaa, at naar de forskellige anførte Klager bleve nærmere undersøgte, vilde det vise sig, at de indskrænkede sig til, at der kan foregaa en eller anden lille Uregelmæssighed — det er jo i en saa stor Jærnbanedrift ikke urimeligt — men jeg tror ikke, at det har været i nogen synderlig Grad.

Jeg skal endnu blot tillade mig, at gøre en Bemærkning med Hensyn til Fleraltets Endringsforslag under Nr. 14, som er omtalt gentagende i Betænkningen, og med Hensyn til hvilket den ærede Ordfører ogsaa udtalte, at man ikke maatte komme ind paa at ansætte saa mange pensionsberettigede Embedsmænd, fordi den Mulighed ikke var udelukket, at Banerne kunde gaa over til privat Drift. Nu vil jeg sige, at hvad de kongelig ansatte Embedsmænd angaa, har det ingen økonomisk Indflydelse, thi de ere pensionsberettigede af Statsbanedriften. Det har kun Betydning, for saa vidt de med Hensyn til deres Udnævnelse blive stillede noget mere lige med andre ellers med dem ligestillede Embedsmænd i andre Grene af Administrationen; økonomisk Betydning har det ikke, de saa ikke en Dre hverken mere eller mindre i Indtægt. Men jeg kan nok forstaa, at det er en Indlingstanke især for den ærede Ordfører, og det lader til, at Fleraltet er kommet til at dele hans Betragtning, at saa Statsbanerne over til Privatdrift. Jeg vilde gerne tillade mig at spørge, hvilke Fordele man for Resten tror at kunne opnaa, ved at Statsbanedriften gaar over paa private Hænder, jeg kan med min bedste Vilje ikke øjne nogen. For Staten kan jeg ikke tro, der vil opnaas noget derved, da jo den Forpagter, der skulde overtage Driften, formodentlig ikke vilde gaa ind paa at give en større Afgift end det Overstud, som Banerne nu give, og om han ogsaa i Fremtiden skulde dele det forøgede Udbytte med Staten, er der al Sandsynlighed for, at Statens Udbytte ved dens egen Drift vilde være i alle Tilfælde lige saa stort, eller maaste endda større end det, den vilde faa ved Forpagtningen. Men paa den anden Side forekommer det mig, at det vilde være meget betænkeligt at overdrage det