

noget positivt i Angrebet, andet end det, at vi ikke kunne finde vore egne Ben, og da jeg staar her, er det Bevis for, at jeg i alt Fald har mine og ved, hvor de ere.

Naar jeg har tilladt mig at bede om Ordet, er det i Anledning af nogle Udtalelser, der ere fremkomne fra forskellige Sider angaaende de lollandske Jernbaneforhold. Først maa jeg dog tillade mig i Tilslutning til det ærede Medlem for Maribo Amts 2den Valgkreds (Ole Olsen), at anbefale et Andragende, der er indkommet fra Stiftsmuseet i Maribo. Det er et Andragende, der gaar ud paa at faa ydet 12 à 14,000 Kr. til Reparationer, som ere højst nødvendige. Museet blev bygget for en Snes Aar siden efter Tegning af en af vore bedste Arkitekter, men alligevel er Bygningen saadan, at den har lidt uforholdsmæssigt hurtigt ved Tidens Tand. Stiftsmuseet ejer ikke Midler til at betale en saadan Reparation med, og jeg maa maaske derfor tillade mig at anbefale, at der fra Statskassens Side bliver ydet tilstrækkelige Midler hertil. Den Gang Museet blev bygget, var jeg noget i Tvivl om, hvorvidt et saadant Museum kunde gøre Nytte, men jeg har efterhaanden forandret Anskuelse, fordi jeg har set, hvor mange der søge Museet. Jeg har set ældre søge Oplysning og Kundskaber der. Jeg har ogsaa set mange yngre søge derhen, selv Skoler, ja ogsaa Forældre tage derhen med deres Børn, for at de kunne give disse en Slags Anskuelsesundervisning.

Med Hensyn til de lollandske Jernbaners Overgang til Statsbanerne, kan jeg ganske slutte mig til, hvad der blev sagt af de ærede Medlemmer for Maribo Amts 3die Valgkreds (Rørdam) og Københavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen). Jeg er enig med dem i, at de lollandske Baner vistnok bedst kunde drives sammen med Statsbanerne. Det vilde medføre ikke saa faa Behageligheder for Publikum og enkelte Bepærelser, navnlig ved selve Driftsbestyrelsen af Banerne. Det vilde være lettere for Banerne at skaffe tilstrækkeligt Materiel, lettere at faa tilstrækkeligt Godsmateriel og bedre Vogne for Persontrafikken. Vi have endnu derovre nogle Vogne, der ere saa forældede som vel muligt, og som snarest burde kasseres, men af Sparsommelighedshensyn ikke blive det. Man kunde mulig opnaa at blive af med dem ved, at Banerne gik over til Staten. I mange Henseender vilde det altsaa medføre Fordele, men jeg vil gerne forvare mig imod, at jeg hører til dem, der mene, at vore Baner blive dårligt drevne. Driften

er i mange Retninger mønsterværdig, og den er forholdsvis billigere og bedre end Driften af Statens Sidebaner mange Steder. Jeg tør sige, at naar jeg fik Valget imellem at rejse to Gange frem og tilbage mellem Nykøbing og Nakskov eller en Gang mellem Næstved og Slagelse, vilde jeg ubetinget foretrække det første, for værre Bane end Næstved—Slagelse-Banen har jeg sjældent haft Lejlighed til at køre paa. Men er jeg end enig med de to Medlemmer om, at Banerne helst burde overgaa til Staten, er jeg ganske uenig med det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds i den Fremstilling, han gav af, hvad Banerne kostede Staten. Det ærede Medlem sagde i sin første Tale forleden Dag, at Statstilskuddet til Banerne var opført med omtrent  $\frac{1}{4}$  Mill. Kr. paa Budgettet, men han nævnte ikke da noget om, hvad de virkelig havde kostet Staten, hvad der altsaa stod paa Regnskabet, saa enhver maatte forstaa det saaledes, at de kostede Staten  $\frac{1}{4}$  Mill. Kr. Nu i Dag rettede det ærede Medlem det til, at Banerne ere opførte paa Regnskabet med en Udgift for Staten af 140,000 Kr. Det er unægtelig en Nedgang. (Afbrydelse af K. M. Klausen). Jo, jeg hørte ganske tydelig, at det ærede Medlem nævnte Tallet 140,000. Det er unægtelig en Nedgang, men Banerne koste i Virkeligheden kun Staten 109 à 110,000 Kr., og de have i de 27 Aar, de have været drevne, ikke kostet Staten mere end omkring 110,000 Kr. om Aaret i Gennemsnit. Jeg tror, at Lolland er en af de Provinser eller rigtigere den Provins, som Staten yder mindst til i Retning af Jernbaner; der er ikke nogen Provins saa billig. Den ene Bane, som vi have, Maribo—Bandholm-Banen, bliver drevne uden noget som helst Statstilskud, den bære vi selv. Den anden, Nykøbing—Nakskov-Banen, koster unægtelig Staten godt og vel 100,000 Kr. eller, for at være nøjagtig, 110,000, men vi maa huske vel paa, at denne Bane forrenter ikke blot det, som den selv har kostet, men yderligere det, som Banestrækningen fra Orehoved til Nykøbing har kostet at bygge. Anlægskapitalen for de lollandske Baner + Orehoved—Nykøbing-Banen er godt og vel 6 Mill. Kr., og de lollandske Baner forrente disse fulde 6 Mill. Kr., medens Staten tager Indtægten af Orehoved—Nykøbing-Banen; naar det altsaa bliver draget fra, vil Banen omtrent kunne forrente sig med 4 pCt. Som Forholdene ere nu, hvor Banen forrenter en større Kapital end den, den er anlagt for, yder den