

er med andre Ord Statsmagten, Ministeriet for offentlige Arbejder, som i Virkeligheden er den, der regerer dernede. Desuagtet opretholder man derne ubegrivelige Bestyrelse. Det, man ønsker at naa ved at faa denne Jernbane overtagen af Staten, er naturligvis dels at faa afhjulpet dette Omsvøbsdepartement, som det nu er, naar man vil have noget afhjulpet, at skulle gaa gennem en Bestyrelse, som intet betyder, og ende et eller andet Sted — man ved officielt ikke ret hvor — men dernæst ogsaa at faa afhjulpet de Mangler ved Trafikken dernede, som klæbe ikke blot ved Togene, der ere utilstrækkelige, men ogsaa med Hensyn til det ringe Antal Godsvogne. Der er ikke, hvad der burde være, og det, der er, er i en saa daarlig Stand, at det er en Lidelse for Afsenderne og for dem, der skulle befare denne Jernbane, at skulle nøjes med de Vogne, der bydes. Man ønsker, siger jeg, ved at faa Banen overtagen af Staten, at faa afhjulpet disse Mangler. Nu kan man jo sige — og det er vel ogsaa nok det, der vil blive indvendt fra anden Side mod denne Overtagelse: Ja, Tak skal I have, skulle vi afhjælpe Manglerne, koster det Penge. Jeg har ikke hørt den Indvending eller hørt paastaa fra deres Side, til hvem jeg har henvendt mig inden for Statsautoriteterne om denne Ting, at den Ordning, der nu er, fra nogen Side set var anbefalelsesværdig. Naar Staten alligevel betaler Gildet, hvorfor saa opretholde en saadan Historie? Nej, men jeg har hørt den Indvending, at det bliver saa dyrt for Staten, thi saa skal den naturligvis til at anskaffe nyt Materiel, maaske forbedre Skinnerne osv., osv. Derom vil jeg sige i al Korthed dette, at ere de Krav, der i saa Henseende stilles, ikke begrundede, saa bør selvfølgelig Staten, selv om det er den, der ejer Banen, afvise dem. Ere de derimod begrundede, saa bør de jo ikke afvises. Og yderligere taler for denne Overtagelse den selvindlysende Omstændighed, at der vil spares Penge derved for selve Driften, altsaa for Staten, som skal betale Underskuddet ifølge sin Rente-garanti. Af de Regnskaber, som aflægges for den østjællandske Jernbane, og som jeg har liggende for mig, skal jeg blot fremhæve et Par Poster, som der ikke er Tvivl om vilde kunne spares, naar denne Bane kom ind under Staten. Der er saaledes Udgifter til Bestyrelsen 4,155 Kr. 46 Øre; de ere, saa vidt jeg skønner, ganske unyttige Penge, som i hvert Fald vilde kunne spares, naar Staten over-

tog Banen. Endvidere er der Lønninger til Hovedkontoret, ca. 9,500 Kr. — jeg siger til Regnskabet for 1902 —, de vilde sikkert ogsaa kunne spares. Naar det hele gik ind under Staten, var der jo ikke nogen Grund til at holde en særlig Driftsbestyrelse for en saadan Stump Bane, som denne er i Forhold til hele Statsbanelegemet. Og endelig er der de 1200 Kr., som kgl. Kommissarius faar i Løn, de vilde da ogsaa kunne falde bort. Det bliver alene omtrent 15,000 Kr., som vilde spares paa de Poster. Men dernæst vil der spares ved Rente-garantien omtrent lige saa meget. Staten har nu garanteret 4 pCt. Rente af de Penge. Men Staten giver jo selv $3\frac{1}{2}$ pCt. i Rente; mere tror jeg da ikke, den behøver at give af de Laan, den optager. Naar den altsaa optog et Laan og betalte de 3 Mill. Kr. ud og saa dermed selv traadte ind i hele Herredømmet dernede — ogsaa officielt —, saa indvandt den jo $\frac{1}{2}$ pCt. af de 3 Mill. Kr., det er 15,000 Kr. Det blev 30,000 Kr., der derved spares. Og saa er der saadanne Poster som Henlæggelse til Reservefond — jeg ser nu ikke rigtig, hvad Mening der er i at henlægge til Reservefond under saadanne Omstændigheder, som findes dernede —, Afgift til Køge Station 5,250 Kr., til Stationsforstanderen i Køge 500 Kr. og i Tantieme til Personalet dernede 1,930 Kr. Ja, nu have vi jo faaet noget lignende for Statsbanerne, men jeg ved ikke, om det rammer de Folk, her er Tale om. Saa er der endelig Lønnen til Ingeniøren. Jeg ved ikke bestemt, om der i Øjeblikket er ansat en saadan; den tidligere døde for nogle Aar siden, men i alt Fald kan han efter Koncessionen og Regulativet ansættes, naar det skal være, og saa faar han, saa vidt jeg ved, 1000 Kr. i Løn. Hvis man tager disse Poster med, løber det op til yderligere 12,000 Kr. Man kommer da op til over 40,000 Kr., som vilde kunne spares i Driften af den østjællandske Bane, hvis den gik over til Staten. Man kan sige, at det er ikke noget at tale om for Staten at spare disse 30—40,000 Kr. Jeg mener dog, det er ikke saa lidt; det bør i alt Fald ses i Forbindelse med, hvad de Forbedringer koste, som de ønske dernede. Blot det ene Tog til i hver Retning er ikke anslaaet til at koste mere end, jeg tror, 16,000 Kr. om Aaret, og deraf forventer man da at faa ind ved yderligere Billetsalg og Godstrafik 5,000 Kr., saa at det i Virkeligheden kun drejer sig om en Udgift af 11,000 Kr. Med saa smaa Beløb regner man dernede, og saa er det ingen Ubetydelighed, om der