

ledes kun een Færge, og ogsaa der trænges stærkt til en til, og oppe i Limfjorden skulle Færgerne være i en ret ynkelig Forfatning og trænge til en meget hurtig og grundig Forbedring. I Sammenhæng med en Bro eller Tunnel ved Masnedsund staaer jo ogsaa København—Vigerslev—Køge-Banen. Man vil derved spare tre Kvarter paa Turen fra København til Berlin og derved i ganske anderledes Udstrækning end for Øjeblikket kunne byde den Konkurrence Stangen, som vi sikkert maa være forbedrede paa fra Sveriges Side. Vi kunne ikke trøste os med, at Svenskerne paa deres Route have dobbelt saa lang Vej over Søen, og at det derfor nok skal vise sig, at de fleste ville rejse over den gamle Route, Gedser—Warnemünde. Jeg tror ikke, at det slaar til, og paa Søens Rullen kunne jo store Dampfærger hjælpe stærkt. Desuden maa man ogsaa regne med den svenske Nationalitetsfølelse, som vil sætte alt ind paa at befare deres egen Route. Nationalitetsfølelsen har imidlertid ogsaa givet sig et stærkt Udslag i Lolland—Falsters Stift. Stiftet vil ikke selv have nogen næneværdig Nytte af, om der kommer en Bro eller en Tunnel, eller om de bestaaende Tilstande opretholdes, men man ser paa det almindelige Bedste, og ved Delegeretmødet derovre blev der vedtaget en Resolution, som blev indsendt til Rigsdag og Regering om hurtigst muligt at forbedre Forholdene ved den omtalte Route med Forholdene paa Trelleborg—Sassnitz-Routen for Øje.

I Tilslutning til denne Route ser jeg med Glæde, at Dobbeltsporet paa Fyn er optaget af Kommissionen, og jeg haaber, at det maa fremmes hurtigt. Det ærede 1ste Medlem for 7ende Kreds (Madsen-Mygdal) udtalte nylig, at Nr. 1 for ham var, at Staten anvendte sine Penge paa Hedebaner. Det kan jo siges, og jeg forstaar det, naar det er en Jyde, der siger det, men fuldt ved Siden af det staaer efter min Mening, at vi holde vore internationale Router paa en saadan Højde, at de kunne holde Konkurrencen fra Udlandet Stangen.

Det ærede 1ste Medlem for 2den Kreds (Bramsen) underkastede i Gaar den østsjællandske Jernbanes Overtagelse af Staten en ret indgaaende Kritik, en Kritik, jeg fuldt ud kan slutte mig til. Men jeg maa tillade mig at supplere det ærede Medlems Udtalelse med enkelte Oplysninger. For det første ville Statsbanerne grumme nødig overtage den østsjællandske Jernbane og dernæst vil det, at den gaar over til Statsdrift, skabe et meget farligt Præcedens, idet andre Ba-

ner med større Ret end den østsjællandske Bane kunne forlange at blive optagne som Statsbaner. Og naar det ærede 1ste Medlem for 7ende Kreds mente, at den østsjællandske Bane indtog en Særstilling, idet Staten garanterede fuldt ud 4 pCt. af Anlægssummen, saa maa man huske paa, at da den i sin Tid blev bygget, maatte Lodsejerne bidrage med 20 pCt., altsaa med $\frac{1}{5}$ af Anlægssummen, hvilket Beløb blev nedlagt som Rentegarantifond. Altsaa, denne Kapital skulde først opbruges til at betale Renterne af Anlægget, inden Staten traadte til. Den er ogsaa opbrugt nu, og man kan jo sige, at $\frac{1}{5}$, som altsaa Rentegarantifonden androg, var grumme lidt fra Lodsejernes Side sammenlignet med nu, hvor man forlanger $\frac{2}{5}$, $\frac{1}{2}$, ja op til $\frac{2}{3}$. Men saa maa man jo tage Hensyn til, at den Gang var det ret nyt at bygge Privatbaner, og Staten søgte at fremme den Slags private Anlæg ved at tage større Del i Anlægssummen, end man nu gør, og der er jo heller ingen Grund dertil, thi ser man hen til Forslaget her med de 60 Jernbaner, viser det sig jo, at Folk ere som syge for at faa Jernbaner hver i sin Kreds.

Naar den sidste ærede Taler udtalte, at det vilde være heldigt, om den østsjællandske Jernbane gik over til Statsdrift, thi saa vilde Billetterne blive saa meget billigere og Fragten ogsaa, saa oplyste jo det ærede 1ste Medlem for 2den Kreds (Bramsen) i Gaar, at pr. rejsende vilde der spares 24 Øre og pr. Ton Fragt 11 Øre, hvilket sidste væsentlig vilde tilfalde Herremændene der omkring og de store Købmænd. Det er altsaa ikke store Summer, det drejer sig om. Og hvad det angaar, at Fuktionærerne vilde gaa over til at blive Statsbanembedsmænd og blive bedre lønnede, hvilket ogsaa kun var en Fordel, saa skal jeg dertil sige, at jeg har nu siddet snart i 20 Aar i Bestyrelsen for den lollandske Jernbane og set, hvilken Rift der har været om at blive ansat ved denne private Jernbane. Hvis de Mænd ikke følte sig tilfredse, vilde Tilgangen jo ikke være saa stærk, som den faktisk er. Det ærede 1ste Medlem for 2den Kreds nævnede i Gaar en Sum af godt 100,000 Kr., som Overtagelsen af den østsjællandske Jernbane vilde koste Statskassen aarlig. Jeg tror, at det ærede Medlem uden Overdrivelse kunde have sagt 150,000 Kr. Det er som sagt ikke alene disse 100,000 eller 150,000 Kr., det drejer sig om, men det ansporer andre Banelinier til at gaa samme Vej, og deri ligger Hovedfaren.

Jeg maa maaske med den højtærede