

vil, efter Statsbanernes nøjagtige Redegørelse, forrente sig med 3,6 pCt., hvilket altsaa er mere, end de danske Statsbaner ellers kunne give, altsaa en overordentlig økonomisk Foranstaltning. Men jeg skal ikke efter den højtærede Ministers Udtalelser i Dag komme nærmere ind derpaa, fordi jeg meget hellere vil takke Ministeren, end jeg vil kritisere ham; og jeg vil takke ham, fordi at — saaledes har jeg forstaaet ham — denne Sag ligger ham ganske overordentlig meget paa Sinde, saa vi tør haabe, at den Interesse, han i Dag har udtalt, vil komme til at give sig Udslag i et Forslag saa snart som muligt om en Foranstaltning, som, hvis den *ikke* udføres — som omtalt af det ærede Medlem for 3die Kreds (Tesdorpf), der udtalte sig om denne Sag — vilde danne den mest skærende Modsætning til de Bestræbelser, som fra anden Side udfoldes for at drive en konkurrerende Virksomhed, en Konkurrence, som jeg for mit Vedkommende anser for saa fuldstændig naturlig og rimelig, at vi ikke skulle beklage os over den paa nogen Maade, men maaske kunne lære noget deraf. Jo større Kommunikation der bliver imellem Norden og det sydlige Udland, des bedre er det for os alle sammen; men det forhindrer ikke, at vi kunne ønske, at vor Route maa blive udstyret paa den Maade, at den virkelig kan konkurrere paa en værdig og effektiv Maade, saa at vi ikke blive overfløjede, og saa at alle de store Udgifter, vi allerede have haft til denne Bane, ikke maa blive uden nogen videre Værdi. Det hele gaar jo fortrinligt. Der var 103,000 rejsende i 1906—07 mod 88,000 i 1905—06 og 73,000 i 1904—05, altsaa en Stigning fra 73,000 op til 103,000, uagtet de forholdsvis daarlige Befordringsforhold; for 3 Aar siden befordredes der 88,000 Tons, det næste Aar 107,000 Tons og 116,000 Tons i det sidste Aar, og Indtægten ved den hele Route er jo meget betydelig. Jeg ved ikke andet, end at vi saa snart som muligt og saa kraftigt som muligt bør gøre den god. Her er Tale om at spare  $\frac{3}{4}$  Time i Rejsen herfra til Gedser for Passagerer, og der er Tale om 4 Timers Besparelse i Tid for Gods. Jeg lægger altsaa den højtærede Minister, med Tak for hans Udtalelse i Dag, dette varmt paa Hjerte. Jeg tror, at han vil finde mange Venner af Forslag angaaende denne Sag. Der er allerede her i Tinget anket over fra saa mange Sider, at jeg skal holde op at anke derover, at han ikke har fundet Plads til Sagen i dette Lovforslag, hvor han ellers

har fundet Plads til saa mange Ting, men jeg vil bede ham erindre, at han i Dag har givet os Løfte om at komme med Forslag herom en anden Gang.

Den højtærede Minister har sagt om den østsjællandske Jernbane, at jeg har sagt, at det vil koste 1 Mill. Kr., hvis den omlægges; det er rigtigt; og et andet æret Medlem, som har gjort en Beregning over Udgifterne ved at faa denne private Bane til at fungere som Statsbane endog saa kun af anden Rang, har beregnet  $1\frac{1}{2}$  Mill. Kr. dertil. Hvis den højtærede Minister nu, hvad han dog har vogtet sig for at komme med nogen bestemt Udtalelse om; ikke agter at søge Bevilling til at faa denne Bane omlagt, bliver det alligevel 60,000 Kr. i Rente som Underbalance ved at overtage den østsjællandske Bane — jeg har regnet 40,000 Kr. som Rente af 1 Mill. Kroner —, og de 60,000 Kr. ere rent og skært Tab paa Driften og Forøgelse af Driftsudgifterne. Jeg kan ikke være ganske enig med den højtærede Minister i, at hele Befolkningen i hvert Tilfælde vil være glad ved at faa denne Bane ind under Statsdrift; men hvis den var det, saa har det for mig slet ikke nogen Betydning. Slet ikke; thi naar man kan faa en Nedsættelse i Passager- og Godstaksterne paa en Privatbane ved, at den overgaar til Statsdrift, er det jo ikke saa underligt, om der skulde være nogle — ikke just dem, som kunne spare disse 20 eller 25 Øre for en Rejse, men nogle Købmænd, som kunde ønske at faa Statsdrift; men jeg vil spørge den højtærede Minister: Hvor er der i Danmark en eneste Privatbane, som ikke kunde ønske at blive Statsbane af den samme Grund? Hvorledes vilde den højtærede Minister med den Motivering, han har givet i Dag, at Befolkningen ønskede, at den østsjællandske Jernbane skulde blive Statsbane, kunne afslaa Ønsker fra noget som helst Sted, hvor der endogsaa vilde være endnu større Fordel for Befolkningen ved Overgang fra Privatdrift til Statsdrift? Og jeg kan ikke nægte, at det undrede mig, at overfor en Anmodning fra min ærede Side- mand til venstre (Tolderlund) om, at Kallehave-Banen maatte blive Statsbane, sagde den højtærede Minister, at gælder det noget Sted, at gennemgaaende Trafik skal være en Betingelse for Statsbaner, maa det være her. Det undrer mig at høre en saadan Udtalelse fra den højtærede Minister, der samtidig anbefaler Overtagelsen som Statsbane af den østsjællandske Jernbane, som dog i hvert Til-