

den ved Jernbaneanlægget Rødby—Syltholm fremkommende Værdistigning bliver der i Overensstemmelse med Lov Nr. 105 af 18. April 1910 at svare Jernbaneskyld, som tilfalder Statskassen“. Og der er i de Bemærkninger, der ledsage Lovforslaget, gjort opmærksom paa, at her maa man holde for, at hele den ved Jernbaneanlægget fremkommende Jernbaneskyld bør komme Statskassen til gode. Hvor vidt det nu er strengt retfærdigt, skal jeg ikke her udtale mig om; jeg synes, det maaske er lidt for meget. Men det kan der være Anledning til at overveje i Udvalget. Dog skal det selvfølgelig ikke forstaas saaledes, at jeg mener, det bør være en Hindring for, at Forslaget kan gennemføres. Som sagt, Forslaget vil sætte Rødby By i Forbindelse med denne Havn og derved hele Lolland, kan man sige, i Forbindelse med denne Havn, og den har den største Betydning for Lolland. Jeg kan derfor paa det bedste anbefale Forslaget, idet jeg atter henstiller til den højtærede Trafikminister med levende Interesse at følge de Bevægelser, der ere oppe for, at denne Havn kan blive til noget andet og mere, end den er i Øjeblikket.

Hammerich: Ogsaa jeg kan paa det bedste anbefale dette Lovforslags Fremme; det er jo naturligt, at Staten, efter at den med fuld Ret har ofret ret store Beløb paa Havnen ved Syltholm, da ogsaa nu gør denne Havn virkelig fuldt ud frugtbringende; det kan den ikke blive, medmindre den faar denne Baneforbindelse, og denne tilvejebringes jo ved dette Forslag forholdsvis let og, saa vidt man kan skønne, uden noget betydeligt Offer for Staten. Jeg kan derfor slutte mig til Anbefalingerne derfor.

I Anledning af Udtalelser, der ere faldne, vil jeg dog gøre et Par Bemærkninger. Det ærede Medlem fra Næstved (Andreasen) ønskede, at man skulde drøfte Spørgsmaalet om Statens Overtagelse af Lollands-Banen. Denne Tanke ligger jo meget naturlig for, naar Staten har en Rentegaranti, hvad i og for sig forekommer mig en ganske forkastelig Form at støtte Baneanlæg paa. Den fører jo nemlig ikke som ellers, naar man overlader Bygningen af Baner til det private Initiativ, til god og naturlig Økonomi. Naar de, der bygge og øje Banerne, vide, at de ere sikre paa at faa deres 4 pCt., gaar det meget let ud over Økonomien. Imidlertid vil jeg tro, at Driften, hvis vi lod Staten overtage den, maaske vilde blive endnu mere økono-

misk, thi der vilde vokse en Mængde Krav op, som kun stilles til Statsbaner. Vi drøftede for er Par Aar siden alvorligt det samme Spørgsmaal overfor den anden af det ærede Medlem omtalte Bane, hvor Staten har en saadan Rentegaranti, nemlig Rødvig-Banen, Østsjællandske Bane, og vi kom der efter min Mening med fuld Ret til det Resultat, at det vilde være en meget ufordelagtig Foranstaltning for Staten at overtage den. Jeg tror, noget lignende gælder med Hensyn til Lollands-Banen.

Det ærede Medlem og et andet æret Medlem have foreslaaet, at man skal forandre Navnet Syltholm Havn til Rødby Havn. Jeg antager ikke, der vil være nogen stor Uenighed om dette, men i og for sig mener jeg ikke, at det er mere nødvendigt for Rødby at have sit Navn knyttet til sin Tilførselshavn, end det er for Maribo. Maribo har altid været godt tilfreds med at have Bandholm som sin Havn. Rødby maa ogsaa kunne være tilfreds med Syltholm som sin Havn. Nu har man vænnet sig til Syltholm som Navnet paa det Punkt, hvorfra en Forbindelse Syd paa skulde kunne komme. Jeg tror derfor ikke, der er nogen særlig Anledning til at forandre det, men der er heller ikke megen Grund til ikke at gaa ind paa det. Derimod sagde det ærede Medlem og med fuld Ret, at denne Bane maa ikke præjudicere, ikke træde hindrende i Vejen for Routen over Femern, som det ærede Medlem fra Saks-købing (Rørdam) jo ogsaa udtalte sig nærmere om. Imidlertid tror jeg, at man kan berolige sig med, at den ikke paa nogen Maade kan præjudicere denne Banes Anlæg, tværtimod er det jo den Vej, ad hvilken man vil føre frem Syltholm-Routen, som for mig, saa længe jeg overhovedet har givet mig af med disse Spørgsmaal, har staaet som den mest betydende Hovedforbindelse, i alle Tilfælde her fra København, som vi overhovedet kunde have. Jeg har altid anset den for mere naturlig og betydningsfuld end Gedser-Routen, og jeg mener endnu den Dag i Dag, at alt, hvad der kan fremme Syltholm-Routen maa man være med til; men den Banelinie, her er Tale om, er netop noget, der absolut maa fremme den. Denne Route vil ganske sikkert begynde i en ret tarvelig Form med halvt anden Klasses Baner nede i Tyskland og paa samme Maade her, thi i Begyndelsen vil man ganske sikkert her føre Trafikken ad den lollandske Bane, hvis Overbygning ikke tillader svære Lokomotiver, og som fører Trafikken en ret