

paa den anden Side ere støttede af Udvalgets Fleertal. Der tilsigtes dog to reelle Forandringer i § 1 ved mine Endringsforslag, hvoraf den ene er den, at Udstrækningen af det lette Locomotivbanenet bliver betydeligt indskrænket. Jeg troer ikke, det er praktisk i Loven at opstille et saa udstrakt Banenet som det, der for Diebliffet findes angivet under Litra d, naar der ikke er nogen Sandsynlighed for, at det vil blive anlagt. En væsentligre Endring er imidlertid den, at den ved anden Behandling vedtagne partielle Opsigelse ligeoverfor det sjællandske Jernbaneselskab af Bordingborg Ringstedbanen skulde bortfalde; men der er af 4 ærede Medlemmer stillet et Underændringsforslag, som gaaer ud paa igjen at indbringe denne Opsigelse under en anden Form, og at sætte den i Forbindelse med det af mig stillede Endringsforslag. Ved Sagens 2den Behandling ubtalte jeg min Glæde over den fuldstændige Overensstemmelse mellem mig og det ærede Medlem for Maribo Amts 2den Valgkreds (Frederiksen), men jeg maa beklage, at Overensstemmelsen brister paa eet Punkt, nemlig angaaende denne partielle Opsigelse. Det ærede Medlem for Maribo Amts 1ste Valgkreds (Hage) har allerede fremhævet, hvor overordentlig vanskeligt det efter hans Mening vilde være at udsøndre de nye Jernbaneanlæg fra de ældre Anlæg paa den sjællandske Jernbane, og det ærede Medlem for Maribo Amts 2den Valgkreds erkjendte denne Vanskelighed, men han vilde kun ikke erkjende Umuligheden af at foretage den. Denne Divergens mellem de to ærede Medlemmer skal jeg foreløbig lade blive staaende, men jeg troer, at det, hvorpaa det væsentligt kommer an, er, om der er nogensomhelst Sandsynlighed for, at det sjællandske Selskab vil indlade sig paa et saadant Vilkaar, og det er min ubetingede Mening, at det ikke gjør det; jeg troer, man tager Sagen meest praktisk ved at spørge, om man ved Vedtagelsen af et saadant Vilkaar udelukker det sjællandske Jernbaneselskab fra Concurrence eller ikke. Dette Selskab er — hvad der ofte nok er blevet fremhævet her i Anledning af andre foreliggende Spørgsmaal — ikke meget dristigt i sine Foretagender; det foretrækker at gaae langsomt, men sikkert frem; det indlader sig ikke paa

Speculationer, selv om de kunne give en stor Fordeel, naar der paa den anden Side er Chance for et Tab. Selv om denne Præmie af 10 pCt., der er opstillet som et Slags Løffemiddel, skulde byde en Chance for Binding for det sjællandske Jernbaneselskab, vil det derfor vistnok ifølge sin Natur ikke besto mindre vægre sig ved at indlade sig paa Entreprisen, saalænge der aabenbart er en tilsvarende Chance for Tab, og den er i mine Tanker ubestridelig tilstede. Jeg skal tillade mig at gjøre opmærksom paa, at, foruden at Udtrykkene i Underændringsforslaget ere saa svævende, at de efterlade megen Tvivl, idetmindste for mig, om deres rette Forstaaelse, vil Muligheden for et Capitaltab for det sjællandske Selskab selv ved en liberal Anvendelse af Bestemmelserne være udelukket. Der staaer Intet i Underændringsforslaget om, at der i Anlægscapitalen skal være iberegnet Courstab ved Tilveiebringelsen af Capitalen og Rentetabet under Bygningen, men muligviis er det forudsat at være Tilfældet; disse to Poster udgjøre dog alene et Beløb, som langt overstiger de 10 Procent. Foraa vidt Capitalen skulde reises paa den ene af de i selve Loven tilstedte Maader, nemlig ved Udstedelsen af Prioritetsobligationer, vil Courstabet alene sandsynligviis blive circa 15 pCt.; Rentetabet under selve Anlægget vil neppe blive under 5 pCt., og det samlede Tab vil altsaa blive 20 pCt., men til at vederlægge dette vil 10 pCt. være meget for lidt. Naar det i Underændringsforslaget foreslaaes, at Banerne „med Tilbehør“ med eet Aars Varfel skulle kunne fordres overdragne til Staten, er jeg i nogen Tvivl om, hvad der kan indbrages under Udtrykket: „med Tilbehør“. Efter Bestemmelsen i Slutningen af Underændringsforslaget om, at Staten skal overtage en forholdsmeessig Andeel i Dristsmateriellet til Burderingsprisen, maa man gjøre den Slutning, at Dristsmateriellet ikke er medregnet under Banens Tilbehør, da det er omhandlet som en særlig Post til Inbløsning, men hvad skal der da forståes derved? Jeg antager, at man derved forstaaer andre Dele af det faste Anlæg end selve Banen, men forsaavidt disse ikke ligger paa selve Banestrækningen, hvorledes skal man da forholde sig dermed? Skulde Staten virkelig i det Tilfælde, den op-