

de fornødne Penge. Den nuværende Pengekrise i Lybsland maa, skjøndt den ganske vist ikke er saa stærk i Berlin som i Wien, gjøre ehverfømhelst Selskab betænkeligt ved at indlade sig paa saa store, ja lad mig sige, saa vidtloftige Planer som disse. Jeg er overbevist om, at disse Linier i Sengden vilde betale sig, vistnok ogsaa for det paagjældende Selskab i Forbindelse med dets øvrige Linier, men Haabet om at faae dem i Stand turde vistnok være temmelig ringe. Jeg maa derfor paa en vis Maade beklage, at dette Forslag er fremkommen, hvis det ikke skulde sig til Næse, end jeg har sagt. Der kan vistnok være Anledning for de sjællandske Egne, som hidtil ikke ere blevne begunstigede ved Jernbaner, til at ønske at blive delagtiggjorte i de samme Fordelse, der nu ved et andet Lovforslag ere tilstaaede jydskke Egne, som kunne ønske at komme i Forbindelse med Hovedbanerne. Vel har Staten ikke den samme Opfordring til at give slige Begjæringelser til sjællandske Egne, som den giver til jydskke og fynske Egne, eftersom de sjællandske Baner ikke ere Statsbaner. Vel faar Statskassen en Gang i Tiden Ret til at overtage dem, men den er dem dog ikke endnu. Smidlerind er det dog ganske vist, at Staten ikke giver sine Tilskud til de paagjældende Baner udelukkende af Hensyn til at kaffe Statsbanerne en forøget Trafik, men det sker ogsaa for at tilfredsstille den naturlige Trang til at faae en Jernbaneforbindelse, en Trang, der er ligesaa berettiget for de paagjældende Egne som for de Egne, der alt ere blevne lykfsaliggjorte med Baner. Hvis jeg fortrækte en vis Grændse imellem det Tilskud, som Staten kunde yde til Linier i Sjælland, og det Tilskud, den yder til Linier i Fyn og Sjælland, vilde jeg sige, at naar der til Linier i Fyn og Sjælland ydes Tilskud dels i Penge og dels i Lettelse med Hensyn til Expropriationsudgifterne, bør Staten til Linier i Sjælland yde en af Delene. Da vil det dobbelte Hensyn, der er at tage i Sjælland og Fyn, ogsaa ske dobbelt Jydskt imod det enkelte Hensyn, der er at tage her paa Sjælland. Fremkomsten af disse Forslag fra den ærede Indenrigsminister, og de Forsaaninger, som, maaste med Urette, ere knyttede til dem, kunne have forhindret, at Forslag i den Retning, jeg nævnte, ere blevne bragte frem og ere blevne knyttede til Løden. Hvad enten den ærede Indenrigsminister vilde have været tilbøielig til for Diebliffet at gaa ind paa dem eller ikke, vilde saadanne Forslag dog have kunnet fremsætte en Diskussion, og man kunde derved have faaet Leilighed til at erfare saavel Regjeringens som Medlemmernes Mening om, hvorvidt Sjælland ikke bør have en lignende Understøttelse til Anlægget af nye Baner som den, der indrømmes Fyn og Sjælland, dog med den Begrændsning, jeg har nævnt. Dersom Egnene — jeg holder mig til de Egne, hvor jeg særlig er hændt — mellem

Slagelse og Næstved og mellem Slagelse og Kalundborg kunne erholde Tilskud til Anlæg af Jernbaner der, enten i Form af Penge eller i Form af Lettelse med Hensyn til Expropriationer, vil det vistnok ad privat Vel kunne tilveiebringtes ikke ubetydelige Tilskud for at realisere det naturlige Ønske, som disse Egne have om at komme i nærmere Forbindelse med Jernbanenettet. Det sjællandske Jernbaneselskab vilde da vistnok ogsaa vise en lignende Smødefømmen imod et saadant Baneanlæg, som vi se, det viser imod det paatænkte Baneanlæg gjennem Grøtstov, eftersom det umiddelbart vil have meget betydelige Fordelse deraf. Der er nemlig ikke Tale om Konkurrencebaner, men om Baner, der vilde tilføre det sjællandske Jernbaneselskabs Baner forøget Trafik. Jeg beklager, som sagt, at denne Sag er kommen frem paa et saa tidligt og uforberedt Standpunkt. Thi Ijølgen deraf vil maaste blive, at disse Jernbaneanlæg, som Udvalget udtaler, langt fra at fremmes tværtimod vilde forsinkes, hvis det skulde vise sig, at den Plan, hvorpaa der er søgt Koncession, ikke har noget fast Støttepunkt. Dersom et Baneanlæg mellem Slagelse og Næstved skulde komme i Stand paa den ene eller paa den anden Maade — foreløbig vil jeg forudsætte, at det kommer i Stand i Denhold til det Vædringsforslag, som Indenrigsministeren har stillet, og efter det Inddragende om Koncession, der har været Anledningen til dette Vædringsforslag — vil jeg tillade mig at henlede den ærede Indenrigsministers Opmærksomhed paa et andet Spørgsmaal, der staar i nær Forbindelse dermed. Som bekendt ligger Banegaarden ved Slagelse 2,000 Alen fra Byen ude paa Marken, hvor det er meget vanskeligt at tilveiebringe en saadan Udvidelse af den, som vil blive nødvendig, naar en ny Bane skal knytte sig dertil. Allerede da Jernbanen blev bygget, blev der fra Slagelse Bys Side gjort meget betydelige Anstregelser og Tilbud for at faae Banegaarden lagt i selve Byen, og det kunde, efter hvad der senere er oplyst, have været opnaaet med en lige saa ringe eller maaste ringere Beføstning end den, der nu er anvendt, naar man ser hen til, hvad den nærmeste  $\frac{1}{4}$  og  $\frac{1}{2}$  Mil Ost og Vest for Slagelse Banegaard har kostet. Dersom der nu kommer en Bane sydfra til Slagelse — nemlig fra Næstved — saa vil der være en naturlig Opfordring til, at der paa en saadan Bane bliver anlagt en Station umiddelbart ved Slagelse, og skulde denne Bane da igjen knyttes til den sjællandske Bane ved dennes nuværende Station, vilde det kun være dobbelt Uleilighed og temmelig besværligt. Der turde derfor vistnok ved denne Leilighed være Opfordring til at undersøge, hvorvidt det sjællandske Selskab ikke maatte være villig til, under Forudsætning af Deltagelse fra det eventuelle Selskabs Side — muligens ogsaa under Forudsætning af private og kommunale Tilskud — at omlægge den paagjældende Del af Banen til