

Medlem mente, bemærkede han, at Jernbanen til den Tid kunde have større Værdi. Maa jeg dertil bemærke, at jeg tror, at Alle ere enige om, at det sjællandske Jernbaneselskab har bygget sine Jernbaner, navnlig Banen fra Kjøbenhavn til Korsør saa urimelig dyrt, at den i Diebliffet ikke svarer nogenlunde til Anlægskapitalen, efter som Jernbaner kunne anlægges betydelig billigere end det sjællandske Jernbaneselskabs, og det kan neppe antages, at de ville blive dyrere, men tværtimod, at de ville blive billigere i Forhold til andre Værdier. Naar det ærede Medlem dernæst fremhævede militære Hensyn, som skulde tale imod Forlængelsen, saa veed jeg ikke rettere, end at Staten ved Kundgjørelsen af 15de Marts 1845, hvorved der er paalagt det sjællandske Jernbaneselskab at befordre Statens Tropper i Krigstilfælde uden Væderlag, har faaet en saa fuld Garant i denne Retning, som den kan ønske. Det ærede Medlem fremhævede endvidere politiske Hensyn. Maa jeg dertil bemærke, at det sjællandske Jernbaneselskab, hvor mægtigt det end maatte være i 1896 eller 1900, dog vist ikke vil have saa stor politisk Betydning, at det kunde øve nogen skadelig Indflydelse paa vor politiske Tilstand. Der blev af det ærede Medlem og andre Talere sagt, at man skulde yde en bestemt Sum en Gang for alle som Bidrag. Sa, ere de Herrer virkelig vilige til at give Bidrag til denne Egn, der fuldt saa vel som andre Egne i Fyn og Sjælland trænger til en Jernbane, og ere blevene stufede i sine Forventninger, maa de være forberedte paa, at man ad Aare kommer med Fordringer, om at faae den samme Subvention eller Understøttelse, som vi have bevilget til Sidebaner til Statsbanerne, 50,000 Rbd. pr. Mil, og da der er 4 Mil fra Lyngby til Frederiksund, altsaa 200,000 Rbd. Man vil vistnok finde, at der er ikke ringe Anledning til det Offer fra Statens Side, som det muligvis kan være, at Staten maa vente 4 Aar længere med Indløsningen. Der er forekommer det mig, fra forskjellige Medlemmer faldet Uttringer, som have godtgjort, at det ikke er saa ringe et Offer for det sjællandske Jernbaneselskab, om det fører Banen fra Lyngby istedetfor fra Lillerød. Selskabet har forlangt 4 Aars Forlængelse blot for at føre den fra Lillerød; hvorvidt det vil bygge Banen fra Lillerød, uden at faae Forlængelsen, tør man ikke sige. Jeg anser det ikke for rimeligt. Den ærede Taler fandt, at man dog ikke kunde sige, hvorledes det vilde stille sig i Fremtiden; ganske vist, men man kan derimod sige, hvorledes det stiller sig for Diebliffet, og det er saaledes, som det ærede Medlem for Frederiksberg Amts 3die Valgkreds (P. Pedersen) sagde, at faae Selskabet ikke disse 4 Aar, saa faar Frederiksund og Horns Herred ikke denne Bane. Naar det ærede Medlem for Slagelse (Tauber) sagde, at man ikke skulde give disse 4 Aar, at man skulde overlade det til private An-

siggere at bygge en saadan Bane, saa betragter jeg dette som ensdybig med, at en saadan Bane ikke vil blive bygget. Jeg tror ikke, at Selskabet vil kunne staa sig ved at anlægge Banen fra Kjøbenhavn til Frederiksund; jeg tror, at det sjællandske Jernbaneselskab har Ret, naar det oplyser, at en saadan Bane maa indbringe mindst 27,000 Rbd. Brutto pr. Mil for nogenlunde at bære sig, og jeg tror ogsaa, at det har Ret i, at dette ikke vil blive Tilfældet med en saadan Bane, i alt Fald ikke i adskillige Aar. Det ærede Medlem for Slagelse gjorde nogle almindelige Bemærkninger med Hensyn til disse andre sjællandske Jernbaner, som der her er Tale om, og dødelede navnlig ved Spørgsmaalet om, hvorvidt der er tilveiebragt Kapital eller ikke. Med Hensyn dertil skal jeg oplyse, at der ganske vist ikke foreligger Noget om, at en saadan Kapital er tilveiebragt, men paa den anden Side tror jeg ikke, at der kan være Tale om, at der navnlig for Banen fra Slagelse til Næstved vil spildes videre Tid ved, at Ministeren faar Bemyndigelse til at meddele Koncessionen. Jernbanen skal være udført inden 3 Aar, efter at Koncessionen er givet, og jeg anser det ikke for rimeligt, at det sjællandske Jernbaneselskab i Løbet af 3 eller 4 Aar skulde kunne bevæges til at bygge denne Bane. Det havde maaske været ønskeligt i de sjællandske Interesser og navnlig for Slagelse Byes Bedkommende, om man tidligere havde sat sig i Bevægelse og var kommet frem med sit Forslag, saa kunde man maaske mere have taget Hensyn dertil. Dette er imidlertid ikke slet; det Gæstede, der foreligger, er, som et æret Medlem har oplyst, at Sørs Amtsråd har henvendt sig til Jernbaneselskabet, Andet er der ikke slet. Der som vedkommende Amtsråd havde varetaget sine Interesser noget bedre, havde Sagen maaske foreligget anderledes end den nu foreligger. — Med Hensyn til den høitæredede Ministers Antydning af, at han til 3die Behandling, mulig vilde stille Indringsforslag, om at forandre Endepunktet af den under Nr. 4 opførte Bane til Seirs Bugt i Stedet for til Sjællandsodde, vil jeg tillade mig at henviise, om ikke Endepunktet, Seirs Bugt vilde bringe Banen til i en endnu høiere Grad at træde i Konkurrence med Kallundborgbanen. Saavidt jeg har forstaaet det, ligger Seirs Bugt ikke mere end et Par Mil fra Kallundborg, og altsaa vilde man faae to Baner, der udgik fra Holbæk med kun et Par Miles Mellemrum. Sjællandsodde har navnlig Betydning ligeoverfor Sjælland og med Hensyn til Overfarten til Skeltoft og Grenaa, hvorimod jeg ikke kan se, at Seirs i den Henseende har anden Betydning, end at man endog kunde tillægge Næsnaas den samme Betydning, hvis en Jernbane blev bygget dertil. Det glædede mig at høre, at den ærede Minister var enig med Udvalget med Hensyn til Banen gennem Grubstov, og navnlig at der kunde være Tale om foreløbig at blive staaende ved Maarum. Jeg