

han ikke Ordet imod den Maade, hvorpaa det sjællandske Jernbaneselskab er optraadt. Det undrede mig ikke, at det ærede Medlem ikke gjorde det, da han neppe har nogen saa umiddelbar Erfaring derom som Repræsentanterne for Sjælland; men jeg vil, som Motiv for ikke at give det sjællandske Jernbaneselskab den forlangede Tidfrist, atter her fremhæve den Omstændighed, at dette Selskab i Virkelighed viser yderst ringe Smødefommen mod de Ønsker, der fra forskjellige Sider ere fremsatte om Lempelser og Lettelser i den ene eller i den anden Retning. For at begynde med et Exempel, der kan hentes fra Kjøbenhavns Nærhed, skal jeg minde om, at det ikke har været muligt for Beboerne af Nørrebro og for det Sporvognselskab, som driver Trafikken der, at faae en Station anlagt ved Engten, paa det Sted, hvor Jernbanens og Sporvognselskabets Spor støde sammen. Der har været søgt derom, men det er blevet bestemt afflaaet, uagtet det maa siges, at en Station der vilde være til betydelig Gavn for hele den store Del af Kjøbenhavn, som vilde komme til at ligge i Nærheden af den. Ligeledes har det ikke, uagtet der er fremsat Begjæring derom, været muligt at faae anlagt en Station ved Fjæller mellem Slagelse og Korsør — der er 2 $\frac{1}{2}$ Mil mellem disse to Steder — uagtet det af flere Grunde maa anses for at være et heldigt Sted for en Station. Der er i det Hele ad Jernbanen 6 $\frac{1}{2}$ Mil mellem Ringsted og Korsør, og paa disse 6 $\frac{1}{2}$ Mil findes der ikke mere end 2 Stationer, nemlig en Fjerdingvej fra Sorø, og $\frac{2}{3}$ Fjerdingvej fra Slagelse. Disse Stationer findes paa den vilde Mark midt ude paa Landet, og der er ikke flere end de to. Havde det været paa Fyen eller i Sjælland, vilde der paa disse 6 $\frac{1}{2}$ Mil have været 5 Stationer. Den sjællandske Jernbane er fra Begyndelsen af ved en Misforstaaelse bleven anlagt med det for Øie, at den skulde have sin vigtigste Indtægt af den gjennemgaaende Trafik, hvormod man ikke har havt for Øie at oparbejde den lokale, og den samme Tanke er vedbleven at være raadende hos Bestyrelsen, saaledes at den i en ringere Grad har havt den lokale Trafik's Fordringer og Lærø for Øie end den gjennemgaaende Trafik's. Det er Marsjagen til, at man overalt, hvor man har med den sjællandske Jernbane at gjøre, i alle de Egne af Sjælland, som støde til denne Bane, i høi Grad beklager, at Staten ikke har denne Bane i sin Haand, og man ser med Skynsge hen til Fyen og Sjælland, hvor hvert billigt Krap fra Befolkningens Side med Hensyn til Jernbanetraffiken inødefommes. Jeg vilde anse det for ønskeligt fra Befolkningens Standpunkt, dersom Staten allerede inden 1896 gjorde Skridt til at udkøbe det sjællandske Jernbaneselskab, og medens jeg ikke her skal forbyde mig i, hvorvidt det fra Statskassens Side vilde være rigtigt allerede nu at gjøre det, vil jeg dog hende Opmærksomheden paa, at saadanne Omstændigheder meget let kunne

indtræffe, at det vilde være ønskeligt ogsaa fra Statskassens Synspunkt at gribe Diebliffet til at faae den sjællandske Jernbane paa sin Haand. Det kan blive fordelagtigt for Statskassen allerede at gjøre det længe før 1896, og det vil være heldigt for Behandlingen af hele Jernbanesærfælsen i Danmark, om Staten vilde gjøre Skridt dertil. Naar imidlertid det sjællandske Jernbaneselskabs Forhold er, saaledes, som jeg her har skildret det, er det i Sandhed et berettiget Ønske, der næres i den næststørste Provinds i Danmark, at Staten ikke yderligere atter og atter forlænger den Indløsningsfrist, inden hvilken den kan overtage Jernbanerne. Jeg vil tillade mig at opfordre det ærede Thing til at vedtage Forslaget under Nr. 3, og jeg kan ikke se rettere, end at man derved haade handler i Statskassens Interesse og opfylder en berettiget Fordring fra Befolkningens Side. — Maa det være mig tilladt at gjøre opmærksom paa endnu en Omstændighed, i det Lovforslag, vi nu have til endelig Vedtagelse, er der for alle de øvrige Baners Vedkommende ansat en Indløsningsfrist til Udgangen af 1895, hvilken er det sjællandske Jernbaneselskabs nuværende Indløsningsfrist, men samtidig dermed vil man forlænge det sjællandske Jernbaneselskabs Indløsningsfrist til Aaret 1900. Jeg finder en paafaldende Modsigelse heri. Naar man vil fastsætte det sjællandske Jernbaneselskabs Indløsningsfrist til Aaret 1900, hvorfor vælger man da Udgangen af 1895 for de andre Selskabers Vedkommende? Jeg kan ikke se nogen som helst anden Marsjag dertil, end enten en Forglemmelse eller ogsaa den Omstændighed, at denne Bestemmelse om en Forlængelse af Indløsningsfristen til Aaret 1900 ikke oprindelig har staaet i Lovforslaget, men er kommen ind dertil i sidste Diebliff efter et Forlangende fra det sjællandske Jernbaneselskabs Side, for hvilket den ærede Minister omsider har ladet sig bevæge til at give efter.

Ordføreren: Jeg tror ogsaa, at det ærede Medlem for Randers (S. Ree) tog feil, naar han bebrejdede det ærede Medlem for Veile Amts 2den Valgkreds (Berg), at han havde døølet ved de Synder, hvori det sjællandske Jernbaneselskab havde gjort sig skyldig. Det gjorde det ærede Medlem for Veile Amts 2den Valgkreds slet ikke; men han henlejede derimod Thingets Opmærksomhed paa de Synder, som det kunde forventes, at dette Selskab vilde gjøre sig skyldig i for Fremtiden. Det var altsaa Hensynet til de Synder, hvori et Selskab, der efter hans Mening ikke hidtil har gjort sig skyldig i videre Synder, vilde gjøre sig skyldig henimod Aaret 1900, som skulde være et vægtigt Motiv for os til ikke at fastholde en Bestemmelse i Loven, der er en nødvendig Betingelse for, at Frederiksund, Horns Herred og det øvrige Oppland der kan faae en Jernbane. Naar det ærede Medlem for Slagelse