

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 Representanterne for Sjælland, men jeg vil, som Motiv for ikke, at give det sjællandske Jernbaneselskab den forlængede Tidsfrist, atter her fremhæve den Omstændighed, at dette Selskab i Virkelighed viser yderst ringe Imødekommenhed og Ønsker, der fra forskellige Sider ere fremsatte om Lønpelser og Betættelser i den ene eller i den anden Retning. For at begynde med et Exempel, der kan hentes fra Københavns Nærhed, skal jeg minde om, at det ikke har været muligt for Behoerne af Nørrebro og for det Sporvognselskab, som driver Trafikken der, at faae en Station anlagt ved Bygten, 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 København, 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 Jørten 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 helbigt 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 Hjerdingvej fra Sorø, og $\frac{2}{3}$ Hjerdingvej fra Slagelse. Disse Stationer findes paa den vilde Mark midt ude paa Landet, og her er ikke flere end de to. Havde det været paa Fyen eller i Sylland, 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 Die, at den skulde have sin vigtigste Indtægt af den gjennemgaende Trafik, hvormod man ikke har havt for Die 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 Trafiks Fordringer og Lær for Die end den gjennemgaende Trafiks. Det er Marsagen 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 Høj Grad beklager, at Staten ikke har denne Bane i sin Haand, og man ser med Stingsyge hen til Fyen og Sylland, hvor hvert billigt Kras fra Befolkningens Side med Hensyn til Jernbanetraffen imødekommers. Jeg vilde ønske det for ønskeligt fra Befolkningens Standpunkt, dersom Staten allerede inden 1896 gjorde Skridt til at udføbe 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 henlede Opmærksomheden paa, at saadanne Omstændigheder nieget let kunne

indtraeffe, 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 Jernbanesærd-selen 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 næstførste 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 baade 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 Banners Vedkommende ansat en Indløsningsfrist til Udgangen af 1895, hvilken er det sjællandske Jernbaneselskabs nuværende Indløsningsfrist, men samtidig dermed vil man forlange 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 Marsag dertil end enten en Forglømmelse 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 deri i sidste Diebliff efter et Forlangende fra det sjællandske Jernbaneselskabs Side, for hvilket den ærede Minister omfider har ladet sig bevæge til at give efter.

Ordføreren: Jeg tror ogsaa, at det ærede Medlem for Randers, (S. Kee) tog feil, naar han behrejede det ærede Medlem for Veile Amts 2den Valgkreds (Berg), at han havde døet 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 henlede derimod Thingets Opmærksomhed paa de Synder, som det kunde forventes, at dette Selskab vilde gjøre sig skyldigt 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 herimod 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 Frederiksfund, Horns Herred og det øvrige Dpland der kan faae en Jernbane. Naar det ærede Medlem for Slagelse