

lands Vedkommende vilde være ligesaa naturligt, at Staten som Indehaver af Hovedaarerne fik de mindre Grene. Dette Punkt er nu for den sidste Tankes Vedkommende allerede brudt, idet man jo nu gaar over til at ville have private Smaalinier som Sideaarer til Statsbanerne. (Stemmer: Med Statsdrift!). Om det bliver Statsdrift eller ikke, er jo Noget, der staar skrevet i Stjerneerne. Paa den anden Side vil jeg altsaa sige, at den samme Mangel paa Fasthed i at holde paa den første Tanke, nemlig, at hele det sjællandske Net skal være samlet paa een Haand, kunde jo for saa vidt antages under forandrede Forhold at medføre en lignende forandret Beslutning. Men der vil naturligvis ikke være Noget i Veien for, at man saavidt muligt anerkjender det Rigtige og Uafselvige i, at det sjællandske Jernbaneselskab skulde beholde Linier i Sjælland, naar man ikke maatte indrømme, at der dels fra det sjællandske Jernbaneselskab, dels fra Indvigningsministeriet var foresømt Noget med Hensyn til, hvad der efter min Formening kunde og i alt Fald, for saa vidt det kunde, burde ske til Opfyldelse af Tidens Krav. Der kunde søves et ubetydeligt Tryk paa det sjællandske Jernbaneselskab med Hensyn til Indbefømmen ved Driften i forskellige Henseender. Skjøndt det maasse er en lille Smule svævende bort fra, hvad der her er under Omtale, vil jeg dog gjøre opmærksom paa, at det sjællandske Jernbaneselskab netop med Hensyn til Udvidelsen af Nettet og med Hensyn til Udvidelsen af Logene paa det givne Net synes uafslædelig kun at gaa frem efter det noget smaalige Princip, at det hellere vil danne et uindskrænket, mindre Selskab med et sikkrere og for Aktionærerne større Udbytte, end et større Selskab, der indbefømmer Tidens Krav, og dermed tillige sikkrer sig selv en naturlig fortsat Eksistens, maasse lidt mindre Udbytte foreløbig, men saa meget sikkrere i Længden. Med andre Ord, det sjællandske Jernbaneselskab synes mig altid at skulle lade sig næsten forcere til at gjøre de Udvidelser i Banenettet, som med Tidens kunde bringes op til noget Godt, om de end, naar man blot gaar frem efter et simpelt Regnestykke, lige i Dieblisset vilde give Selskabet et ubetydeligt mindre Udbytte over det Hele. Det er efter min Formening en falsk Regning; thi det er af den Slags Regninger, der gjøre, at Selskabet ikke vinder den Sympathi, som vilde give det Sikkerhed for at vedblive, selv om dets Koncession udløber efter Nettet. Nu stoler Selskabet derimod paa, at det har sin Eksistens sikkreret i Lovbestemmelser og ikke i Publikums frie Villie. Derfor er det, at der altid bliver handlet og handlet paa Grundlag af en forlænget Koncession. Med Hensyn til selve Driften, Logene paa de nuværende Baner, skal jeg kun pege hen paa en lille Omstændighed for ikke at komme for meget udenfor Sagen. Vi have indrettet gjennemgaaende Tog til Sjælland og til Hamborg, og der har været Konferencer om, hvor-

ledes de bedst kunde indrettes. Hvorledes har det sjællandske Jernbaneselskab stillet sig dertil? Det har stillet sig saaledes, at til det, som kaldes N-tog, har det beholdt akkurat de gamle Loure, akkurat de gamle Tog med Udelæse af nogle faa enkelte Stationer, men dog paa en saadan Maade, at mellem Kjøbenhavn og Roskilde lader den alligevel de smaa Stationer anløbe af det, der kaldes N-tog; og da der blev Spørgsmaal om for det nebadgaaende, det fra Kjøbenhavn udadgaaende Tog at komme til Korsør paa den efter de øvrige Linier flet nok afpassede Tid, saa har man i Stedet for, hvad der vilde være det Naturlige, da Afgangstiden tidligere var Kl. 7 om Morgenen, at springe Mellemstationerne mellem Kjøbenhavn og Roskilde over, for at komme $\frac{1}{2}$ Time tidligere til Korsør — og lade Passagererne for disse Mellemstationers Vedkommende befordre ved et Extratog — saa har man, siger jeg, indrettet det saaledes, at man for at komme tidligere til Korsør maa gaa tidligere fra Kjøbenhavn. Det kaldes N-tog, at man sætter Tiden frem til Afgang, naar man sætter den frem for Ankomsten, hvorimod man ikke tænker paa at forforte den Tid, man er undervejs. Det Omvendte finder naturligvis Steb ved det saakaldte K-tog til Kjøbenhavn. Jeg gad vidst, om nogen Hovedstad ellers i Verden vilde finde sig deri. Det viser sig stadigt, at det sjællandske Jernbaneselskab ikke vil gjøre Noget udenfor sin lokale Trafik, og det er Medstyld i det, som min ærede Nabo (Kee) forleden klagede over, da han spurgte Ministeren om en Udoi for at forhindre et Ophold paa en jydsk Banegaard i 7 Kvarter, og for at hindre, at det opadgaaende Tog til andre Læder maa hjøre langsomt, for at skjule, at det ellers maatte opholde sig endnu længere paa en Station. Alt dette ligger til en vis Grad i, at man ikke vil gjøre Noget for en Extrabefordring igjennem Sjælland af de direkte gjennemgaaende Passagerer; men Alt maa og skal kun ordnes efter de gamle lokale Tog, som man nu en Gang har fundet at man stod sig ved under den indskrænkede Trafik, medens man ikke vil gjøre Noget for den nye. Disse Ting er det, som gjøre, at det sjællandske Jernbaneselskab ikke kan regne paa, at man her vil komme det væsentligt i Møde, og at man maa vogte sig for at give det en Forlængelse af dets Koncession, selv om der som her kun er Tale om 4 Aar, og selv om det Hele ligger i en saa fjern Fremtid, at vi kunne sige, at vi og vore nærmeste Efterkommere neppe ville opleve den. Hvad vi maasse kunne haabe, er, at helt andre Arter Befordringsmidler til den Tid kunne være komne frem, saa at Jernbanerne kunne staa i samme Forhold til dem, som i England og Frankrig Kanalerne nu staa til Jernbanerne, og det kan jo være, at vi i Aaret 1900 ville have denne Løsning af Sagen, men i ethvert Fald vil jeg indrømme, at, hvad jeg ikke i allermindste Maade vil gjøre for det sjællandske Jernbanesels-