

3die Kreds (Lobiesen). Jeg tror, at en bedre Forbindelse over Store Belt, at en bedre Forbindelse med Lydsland over Gjedser—Nostod, og en Forbindelse mellem Slagelse og Næstved ere de Anlæg, som det ligger mest i Statens Interesse at faae udførte. Hvad Forbindelsen over Store Belt angaar, behøver jeg ikke at fremhæve, hvilken Betydning den har for hele Landets indre Samferdsel. Hvad Forbindelsen med Lydsland over Nostod angaar, vil jeg gjøre opmærksom paa, at den indskrænker Seiladsen til Lydsland fra 16 til 6 Timer og forkortet Afstanden mellem Berlin og Kjøbenhavn med omtrent samme Timeantal, og Veien til Sydsydsland og Alt, hvad der ligger Nst for Lydsland med 10—12 Timers Jernbaneførsel, altsaa en ikke ringe Indskrænkning af Veilængden. Desuden vide vi, at Kielerfarten foruden de Ulemper, som det ærede Medlem for 3die Kreds allerede har nævnt, koster aarlig 500,000 Kr., og det er dog naturligt, at Farten til Nostod, som er saa meget kortere, maa koste betydelig mindre, selv om den ikke kan have gratis. Med Hensyn til Banen Næstved—Slagelse skal jeg gjøre opmærksom paa, hvad jo iøvrigt er velbetjent, at alle Reisende fra Smaapærne og det sydlige Sjælland nu maa rejse om ad Nøestilde for at komme til den vestlige Del af Danmark. Det er en betydelig Ulempe; men jeg veed jo nok, at dette Anlæg er et Foretagende, som Regjeringen ikke har megen Anledning til at paatage sig. Regjeringen har jo imidlertid i sin Magt saa mange Midler til at kunne drive det sjællandske Jernbaneselskab frem, at jeg vil haabe, det ikke varer længe, inden vi se dette Anlæg udført.

Indenrigsministeren (Skeel): Det ærede Medlem, som nu satte sig, vil vist erkjende, at der ialtsald for Tiden ikke kan være stor Anledning for Staten til at anlægge en Bane mellem Slagelse og Næstved (Moug: Jo!). Jeg er fuldkommen enig med ham i Omstændigheden af en større og bedre Udvoilling af vore Samferdselsforhold paa de store Linier, og jeg kan derfor ogsaa indrømme, at Forbindelsen over Store Belt har sin store Betydning, ligesom ogsaa, at det vilde være i høj Grad hensigtsmæssigt, om man over Nostod kunde tilveiebringe en lettere og heldigere Forbindelse end den nuværende med Lydsland. Som bekendt, har en saadan Forbindelse med Lydsland været projekteret, men den har hidtil vist sig udsjorslig, og jeg tvivler om, at det nuværende Tidspunkt er skiftet til at optage Tanken om i en nær Fremtid at gennemføre et saadant Projekt. Den Dag, da der paa den anden Side af Østersøen viser sig Billighed til at modtage den Haand, der bliver udstrakt herfra, eller den Dampfærge, der bliver sendt herfra, og som kræver en Gavn paa den anden Side, vil Regjeringen vist ikke være utilbøielig til at tage under

Overveielse, hvorledes denne Sag kunde gennemføres. Jeg hørte vel det ærede Medlem for 3die Kreds (Lobiesen) sige, at denne Haand fra den modsatte Side er der, men jeg har ikke set den, jeg tvivler paa, at den er der, og før jeg ser den eller ser virkelige Tegns paa, at man fra den Side vil understøtte Foretagendet, agter jeg ikke at føre denne Sag paa Bane som Gæmme for løse Spekulationer, der ikke føre til Resultater. Det ærede tredje Medlem for 1ste Kreds (Moug) førte et lille Forsvar for Systemet af 1873, og jeg vilde gjerne lade ham beholde det. Det ærede Medlem troede, at dette System var besyttende for Statskassen, men det tror jeg ikke. Jeg har allerede igaar anført, at jeg troede, at man i Genhold til Loven af 1873 kunde møde med visse Prætenationer paa eller firkte Forventninger om at blive indbeføkket, naar man fordrede Statskassens 80,000 Kr., efter at man i den paagjældende Egn havde faaet tilveiebragt det øvrige Fornebdne, og det uden Hensyn til, om det vedkommende Sted under de forhaandenværende Forhold netop var det rimelige eller rigtige for Anlægget af en Jernbane. Jeg tror altsaa ikke, at Systemet af 1873 vil vise sig fuldt betryggende for Statskassen. Jeg vil indrømme det ærede Medlem, at efter Lovforslaget, saaledes som det ligger for, er det Tilskud, der skulde gives af de paagjældende Egne, ikke saa stort, at der deri kunde ligge nogen Betenkelighed for nogen Egn til, om jeg saa maa sige, at forlange sin Jernbane, men ligesom man neppe herfra paa nogen mulig Maade vilde være tilbøielig til, eller søle sig nødsaget til at indbeføkkne alle saadanne Fordringer, saaledes har jeg allerede igaar udtalt, at jeg for mit Vedkommende vilde være villig til at tilveiebringe en Sikkerhed derimod ved en Forandring i Lovforslagets § 2, hvorefter Bidraget fra Egnene kunde stilles noget højere, i Serdelshed i saadanne Tilfælde, hvor man maatte erkjende, at den lokale Interesse i Banens Anlæg var den overveieende. Jeg tror, at man paa denne Maade vil kunne firkte sig imod altfor mange paatvængende Ønsker om Jernbaner, ligesaa vel og bedre end ved den Bestemmelse, at Statens Bidrag til Banerne indskrænkes til et vist mindre Beløb, overladende iøvrigt de paagjældende Egne selv at drage Omfarg for Foretagendets Afstandbringelse. Det ærede første Medlem for tredje Kreds (Lobiesen) anførte ved Mødets Begyndelse en Udtalelse fra mig igaar, som jeg vil tilstaa, jeg er tilbøielig til — jeg saae, at det ærede Medlem læste op af sine Notater — at tro, mulig er ukorrekt fra min Side. Det har ikke været min Hensigt at sige, at alle 35 mer eller mindre modne eller ikke modne Forslag og Projekter til Jernbaneanlæg, som jeg foresandt ved min Tiltrædelse af Indenrigsministeriet, fulgte udelukkende af Systemet af 1873. Det var ikke min Hensigt at sige dette, og det saa meget mindre