

somhelst Indvending mod Thybanen, heller ikke er det min Mening at ville tale til Fordel for Alsensbanen eller Glynørebanen; jeg taler kun for at præcisere min Stilling til dette Lovforslag, for at vise, hvor overordentlig vanskelig de nye Medlemmers Stilling er, som ikke have tidligere Forhandlinger i Salen at støtte sig til. Der er Tale om, at vi skulle give vore Stemmer til et meget vigtigt og indgribende Lovforslag, men det maa være en ganske naturlig Fordring, at vi, naar vi skulle stemme, maa kunne sige til os selv, at vi have den fornødne Indsigt i selve Sagen, saa at vi vide, om vi stemme for et virkelig gavnligt Lovforslag eller ikke. — De forskjellige Medlemmer, som have haft Indvendinger at gjøre mod Lovforslaget, have Allesammen trostet sig over et eller andet Lyspunkt i Lovforslaget, et eller andet Punkt, som gjorde, at de dog vare istand til at nedsluge den Kamel, som Enhver fandt i det. Saaledes er nu Stillingen ikke for mig, jeg kan ikke paavise bestemte Kameler; for mig er hele Lovforslaget i Grunden en Kamel, som jeg skal nedsluge. Det vilde være meget rart for mig, om jeg ogsaa kunde finde et eller andet Lyspunkt. Flere af de ærede Medlemmer have fundet Lyspunkter i visse Forventninger om, hvad der skulde ske i Fremtiden. Jeg skal tillade mig at udtale en lignende Forventning, som jeg kunde ønske at se fyldestgjort, og som kunde være et Motiv for mig til at tage mod dette Lovforslag usorandret. Naar man ser paa Lovforslaget, saa omhandler det Jernbaneanlæg dels paa Fyn dels i Sylland, derimod ikke paa Sjælland. Det er nu ikke min Mening, at jeg vil stille mig paa et saa egoistisk Standpunkt, at jeg, fordi jeg er en Sjællænder, mener, at man nødvendig skal have en Jernbanelinie ogsaa for denne Landsdel, naar man faar Jernbanelinier for andre Landsdele; dette være langt fra mig. Jeg kan med stor Fornøjelse være med til et Lovforslag, der alene giver en anden Landsdel Jernbaner. Vi have ikke her at gjøre med separate provinssielle Interesser; men vi have at gjøre med det Heles Lær, og naar dette fordrer, at man til en Tid ubelukkende skal begunstige en Landsdel med Jernbaner, kan jeg overmaade vel være med dertil. Men jeg kan ikke unblade ved denne første Behandling at henlede Opmærksomheden paa en sjællandsk Jernbanelinie, som i de senere Aar ofte har været paa Bane, og som har særlig Interesse for de to Amter, jeg har den Ære at repræsentere, det er en Jernbane mellem Næstved og Slagelse. Dengang, der var Tale om at vælge Knudepunktet for de sjællandske Jernbaner, blev Roskilde valgt, men kun mod betydelige Indvendinger fra forskjellige Sider, idet der var Mange, som mente, at det naturlige Knudepunkt var Ringsted, og jeg tror nok, jeg tør sige, at den almindelige Anskuelse nu er den, at Ringsted vilde have været det heldigste Knudepunkt. Det

kan ikke negtes, at Roskilde er et særdeles vel valgt Knudepunkt, forsaavidt angaar Forbindelsen med Hovedstaden. Over Roskilde have den bedste Forbindelse for Sjælland, Lolland og Falster med Hovedstaden; men anderledes stiller det sig, naar vi tage det vestlige Sjælland i Forhold til det sydlige Sjælland og Lolland og Falster; der er Forbindelsen saa slet, som det vel er muligt. Man behøver blot at se paa Kortet, hvilken uhyre Omvei, det er, man skal reise for at komme fra den ene Del af Sjælland til den anden, og selve den Omstændighed, at man har valgt Roskilde til Knudepunkt og derved alene har haft Trafikken paa Kjøbenhavn for Die, gjør, at man ikke alene har en meget længere Vej at reise, men den medfører, at Jernbanetogenes Fartplaner indrettes alene efter Hensyn til Trafikken paa Kjøbenhavn, og der kan ikke tages tilbørligt Hensyn til Trafikken mellem de forskjellige Dele af Sjælland. Rogene staa der i en meget daarlig Forbindelse med hinanden. Der er ogsaa en anden Ulempe ved den Maade, hvorpaa det sjællandske Jernbanesystem er indrettet, og det er, at den sydvestlige Del af Sjælland, hele det frugtbare, temmelig betydelige Oppland nede ved Skjelfør, aldeles ubeluffes fra Forbindelse med Jernbanen. Hvis man nu havde en Jernbanelinie mellem Næstved og Slagelse, saa vilde derved den væsentlige Ulempe med den lange Kjørsel være afhjulpen, og naar denne Linie fik en hensigtsmæssig Form, vilde derved ogsaa det betydelige Oppland nede omkring Skjelfør kunne komme ind med i Jernbaneforbindelsen. Der foreligger en Lov af 23de Mai 1873, ved hvilken det blev givet Regjeringen Bemyndigelse til at meddele Koncession til Anlæg af forskellige private Jernbaner og deriblandt en Jernbane fra Slagelse til Næstved. Regjeringen fik imidlertid ikke Bemyndigelse til ved Indrømmelse af disse Koncessioner at tilstaa de Begunstigelser, som tidligere vare bleve indrømmede ved Anlæg af private Baner i Fyn og Sylland; men det blev overladt til Koncessionshaverne uden nogensomhelst Støtte af Statskassen at tilvejebringe de fornødne Midler til Anlaget af disse Baner. Der sammentraadte derpaa i 1874 en Komite for at virke for Anlaget af en Jernbane mellem Næstved og Slagelse; den holdt i 1874 et Møde i Julebjerg, og de Mødte vare Delegerede fra Slagelse og Næstved Byraad, Sorø Amtsråd og forskellige Sogneraad. Dette Udvalg henvendte sig til Indenrigsministeriet og androg paa, at der maatte blive tilstaaet et eventuelt Baneanlæg de samme Begunstigelser som de, der vare forundt lignende Anlæg i Sylland og Fyn, nemlig Tilbud af Statskassen paa 80,000 Kr. pr. Mil samt fri Expropriation. Ministeriet erklærede imidlertid, at det ikke kunde gaa ind derpaa, og ansøgte imod Andragendet, at det ikke kunde bevilges, blandt andet fordi det Hensyn, der navnlig havde motiveret disse Be-