

ner standse saa længe, at de kunne afsætte og modtage Fragt og Passagerer, og herved fremkommer en væsentlig Sinfelse af Hurtigheden. Det Løg, som det ærede Medlem omtalte, der gaar fra London til Oxford, standser, saavidt jeg veed, om ikke nogetsteds, saa vist ikke mere end to Steder; men jeg veed et andet Løg, som gaar fra London til Brighton, det vil sige en Strækning som fra Korsør til Kjøbenhavn, det stopper slet ikke undervejs og fjører Beien i en Time. Dette kan det gjøre, for det første fordi det betaler sig, idet der i Brighton bor mange rige Folk, som hver Dag ville ind til London og gjerne betale en høj Pris derfor, hvilket ikke finder Sted i Korsør, og dernæst fordi det slet ikke standser. Men hos os forlanger man med Jøse, at et Løg skal standse undervejs, i alt Fald i de større Stationer: Roskilde, Ringsted, Sorø, Slagelse, og sfer det ikke, kommer der sjældelig lokale Klager fra de paagjældende Steder over det sjællandske Jernbaneselskabs Mangel paa Hensyntagen, og man fører med fuldkommen Jøse Besværning over, at Løgene saaledes fjøre deres Døre forbi, uden at lade dem have Nytte af dette Omsætningsmiddel. Jeg tror, man maa erkjende, at, om end den nuværende Administration af de sjællandske Baner kan have været noget sen paa enkelte Punkter, og noget vel tilhjelplig til at gaa efter en theoretisk Doktrin i enkelte Smaa-ting, hvor det ikke var Umagen værd at holde saa strengt paa det Korrekte, maa det til Gjen-gjæld siges, at det har været en dygtig, samvittighedsfuld og omhyggelig Administration, som har udviklet dette Banekomplex fra en ringe Begyndelse og paa en Tid, hvor vi ikke havde noget Exempel herhjemme at se hen til, til et meget stort Omfang, og paa en saadan Maade, at baade det private Selskabs og det Offentliges Interesse i det Hele og Store ere bleven varetagne. Der- som man vil pege paa forskellige Mangler i Banenettet og sige, at Dette eller Hint skulde ikke være saa og saa, saa svarer jeg: Den, som er ren, kaste den første Sten. Mere end een af de ulykkelige Bugter, som de sjællandske Baner have maattet gjøre her paa denne D. ere Bugter, der ere opstaaede i denne Sal og have været Følger af forskellige Intriger, Sammensmeltninger og Sammensværgelser og gjenfældige Underhøttelser af den Art, som altid forekomme i Jernbanesager, og det er meget ubilligt, dersom man vil lægge Skylden over paa den nuværende eller tidligere Bestyrelse af Jernbaneselskabet for, hvad der i den Retning maatte være gjort eller forsømt. Jeg tror, at, naar man saa gjerne vil over til Statsdrift, hænger det sammen med den almindelig Tilhjelplighed til at gjøre Forandringer; naar Forandringen først er indtraadt, tror jeg, man vil faae Dinene op for, at man har mistet forskellige Fordele, som den private Drift medførte, og er kommen ind i forskellige Ulemper, som Statsdriften medfører, — Dinene op for, at ikke Alt

har været Roser, men at der ogsaa har været nogle Torne ved den Forandring, man nu er saa ivrig efter. Jeg anser det ingenlunde for at være umuligt — jeg vil næsten sige snarere sandsynligt — at vi inden ret mange Aar komme til at være Bidne til en forandret Tidsstrømning, som atter bærer bort fra Statsbanedriften over til den private Drift, og derfor kan jeg ikke se, at der er nogen Grund til at betragte denne Tilhjelplighed i Tiden som Noget, der ubeiinget skulde følges eller tages i Betragtning. Jeg erkjender imidlertid som sagt, at den for Dieblikker er saa stærk, at jeg ikke tror, at de Enkelte, der se Sagen lidt anderledes, med nogen Nytte ville kunne stemme sig imod den, og i alt Fald er det klart, at det sjællandske Jernbaneselskab ikke med nogen Udsigt til et helbøgt Resultat vil kunne sætte sig mod det Forsøg, der nu gjøres paa at bringe Banerne ind under Statens Bestyrelse. Der er jo allerede begyndt Noget i den Retning; vi have kjøbt Silkeborg—Herningbanen, ganske vist af noget andre Grunde, end der her er Tale om; det var just ikke den bugnende Statskasse, som brægte os dertil, saalidt som Omsætten om at komme ind paa Noget, som kunde amortisere sig selv; foruden den store Betydning, som det ærede Medlem for Beile Amts 3die Valgkreds (Th. Nielsen) vistnok har havt for denne Sag, var det en Konsekvens af den uheldige Forpagtning, man havde indgaaet; thi da man havde gjort dette første Skridt, indfaa man, at det var temmelig nødvendigt ogsaa at gjøre det næste. Man har villet hjælpe baade Statsbanen og Silkeborg—Herningbanen ud af det. Derimod søger man nu at tage fat paa de sjællandske Baner af Grunde, som sære Fordelen over paa Statskassens Side, og det er der heller ikke Noget at sige imod; men vi maa kun gjøre os klart, at, hvis vi nu til Silkeborg—Herningbanen — denne lille første Bid — sjeie det store Stykke sjællandske Jernbanenet, saa vil der snart melde sig adskillige Jernbaner med Fordring om at blive kjøbt, og flønt Grundene ganske vist ville være lidt forskellige for hver enkelt af dem, vil det være meget vanskeligt at modstaa Konsekvenserne. De lolland-falsterke Baner ville være de næste, som Staten vil være stærkt opfordret til at tage (Scavenius: Den østsjællandske Bane!). Ja, den skulle vi nok komme til, „hver ta'r sin, saa ta'r jeg min“. Den lollandste Bane har sin store Betydning med Hensyn til de nye Forbindelsesveie, man vil aabne med Lydstland, og med Hensyn til hvilke vi allerede ere temmelig stærkt engagerede. Skulde nogen af disse Fremtidsplaner blive til Virkelighed, saa vil Lolland—Falsterbanen være at erhverve af Staten, og jeg vil gjerne tilføie, at der desuden er en Grund, hvorfor den kunde gjøre et billigt Krav til os, nemlig fordi vi efter min Mening paa en mindre rigtig Maade have narret den med Hensyn til Broen over Guldborglund;