

mu s fen). Et æret Medlem, som staar ved Siden af mig, bemærker, at en saadan Jernbane vistnok burde gaa længere end til Syderup. Jeg skal sige, at jeg interesserer mig meget for en Jernbane gennem Odsherred, omendstjøndt jeg maaste ikke bliver ganske enig med det ærede Medlem om dens Retning og navnlig ikke vil udtale mig om, hvorvidt Tilknyningspunktet bør være ved Syderup, men der er i det Hele flere Anlæg i Sjælland, som vistnok ikke burde udsættes i det Ubestemmelige, og disse Anlæg have det Fortrin fremfor flere af Anlagene paa den anden Side Storebelt, at de, naar de anlægges paa den nu brugelige billige Maade, og beregnes paa den nu brugelige billige Drift, ville kunne ventes at forrente sig enten strax eller inden meget kort Tid. Det vil f. Ex. efter de Beregninger, der allerede ere anstillede over en Jernbane mellem Slagelse og Næstved, kunne ventes siebliftelig opnaaet ved dette Jernbaneanlæg, naar det bliver anlagt paa den nævnte Maade, og der vil altsaa ikke være Tale om, at Staten skal bringe noget finantzielt Offer, men kun, at den skal paatage sig en Udgift, som efter al Sandsynlighed vil forrente sig. Naar jeg ikke nævner andre Jernbaneanlæg end dette, er det ikke, fordi jeg paa nogen Maade tvivler om, at der ogsaa er flere andre Anlæg her paa Sjælland, som suldt kunne for tjene at stilles i Klasse med de Anlæg, om hvilke Lovforslag ere indbragte, og jeg vil tillade mig at opfordre den høie Regjering til at tage under samlet Overveielse, i hvilket Omfang og i hvilken Orden saadanne Anlæg bør udføres. Det maa fremdeles være mig tilladt at henlede den høitærede Ministers Opmærksomhed paa, at paa Grund af, at de sjællandske Baner ere overgaaede til Staten, er der visse Arbeider, som vilde have været udførte til Bedste for Befolkningen, men som nu ere blevene udsatte. Saaledes vilde allerede nu den private Jernbanestation ved Foerlev være gaaet over til at være en offentlig Station og være bleven overtagen af det sjællandske Jernbaneselskab, dersom Banerne ikke vare blevene solgte, og det vilde derfor være uretfærdigt imod Befolkningen nu i det Ubestemte at udsætte en saadan Udvidelse af denne Station, hvorved den rette Brug og Nytte af Banerne unddrages Befolkningen. Der er saaledes fra Ringsted til Korsør ikke mere end to Stationer paa  $6\frac{1}{2}$  Mil, medens der mellem Odense og Middelfart er 8 Stationer paa  $6\frac{1}{2}$  Mil, og paa Banen mellem Odense og Svendborg, som dog er en privat Ban, er der, saavidt jeg veed, 11 à 12 Stationer paa  $6\frac{1}{2}$  Mil. Paa denne Maade er det, at Befolkningen kan benytte Banen til sin daglige Færdsel, men paa den Maade, som Forholdet er ordnet i det vestlige Sjælland, er dette en Umulighed. Dersom Banerne ikke vare overgaaede til Staten, saa vilde der være sttet et lille Fremskridt i denne Henseende, og det forekommer mig derfor, at det

vilde være høist ubilligt, dersom man nu ikke fra Statens Side vilde gjøre Skridt til at faae det udført. Herom finder jeg imidlertid Intet paa Finantsloven, og naar det først kommer frem paa næste Aars Finantslov, saa vil det først kunne ske om to Aar, nemlig i Finantsaaret 1882—83. Jeg skal i det Hele taget tillade mig at opfordre den høitærede Indenrigsminister til ikke at tage lige lang Betænkningstid med Hensyn til alle mulige Forandringer paa de sjællandske Jernbaner. Hvad Jernbanevesenet angaar, er der her paa Sjælland forsømt saa overordentlig Meget, at der er den største Opfordring til ikke at udsætte, hvad man kan tage Beslutning om. — Paa den samme Paragraf i Finantsloven, nemlig paa § 27, findes der en Bevilling af 300,000 Kr. til Havneanlæg ved Frederikshavn, hvilket er den første Del af en stor Bevilling, som er anslaaet til 4,600,000 Kr. Denne Bevilling støtter sig paa en Kommissionsbetænkning fra 1877. Dengang, da denne Betænkning fremkom, søgte jeg at sætte mig ind i denne Sag, og jeg maa ilstaa, at jeg nærrede megen Betænknelighed ved at gaa den Vej, som Kommissionen havde foreslaaet. Nu ser jeg, at Regjeringen er gaaet denne Vej, og jeg vil derfor tillade mig at opfordre det Finantsudvalg, som jo vil blive nedsat, til at underafste dette Spørgsmaal en særdeles alvorlig Overveielse, thi, som sagt, jeg nærrede dengang og nærer endnu afgjort Betænknelighed ved saa store Havneanlæg ved Frederikshavn. Jeg skal imidlertid ikke komme ind paa Entelighederne, da jeg ikke tror, at her er Stedet til at gjøre dette, og der foreligger jo heller ikke for Thinget hverken Kommissionsbetænkningen eller de øvrige Aktstykker, som ere meddelte Rigsdagen i Manuskript. Naar der har været Tale om Anlægget af saadanne Nøbhavne, saa har man ogsaa henledeet Opmærksomheden paa en saadan Haavn ved Sprogø, hvilket er blevet sat i Forbindelse med Spørgsmaalet om Dampfargen over Storebelt. Jeg vil tillade mig at henlede Opmærksomheden paa et andet Punkt, hvor en saadan Nøbhavn eller Winterhavn vistnok mere hensigtsmæssigt burde anlægges, nemlig ved Halskov. Sprogø har den uehellige Gjenstaa at kunne afskæres ved Is, saaledes at de Skibe, som ty til denne Winterhavn, kunne være afskaarne fra Landforbindelsen til begge Sider. Derimod frembyde Forholdene ved Halskov vistnok i det Hele gunstigere Betingelser, og dersom Dampfargeforbindelsen mellem Sjælland og Jyn kommer til at gaa paa den nærmeste Strækning, nemlig mellem Halskov og Knudshoved og ikke fra Korsør Nor til Nyborg Fjord, vil et saadant Havneanlæg let kunne sættes i Forbindelse med Dampfargeanlægget. Jeg tillader mig ganske i Almindelighed at henlede Opmærksomheden herpaa i Modsætning til de Planer, som allerede i 1874 fremkom fra den daværende Indenrigsministers Side, og som