

klæring om, at de forpligte sig til at indbetale til Statskassen et Bidrag til Anlægsomkostningerne af 25,000 Kr. pr. løbende Banemil. Efter forudgaaet Forhandling med vedkommende Amt og Kjøbstadkommuner fastsætter Indenrigsministeren, i hvilket Forhold disse Kommuner, saafremt de ønske, at de paaagjældende Jernbaneanlæg komme til Udførelse, have at deltage i det nævnte Bidrag til Anlægsomkostningerne.

Bidragene erlægges paa den i Lov af 16de Juni 1879 § 5 foreskrevne Maade, ligesom nævnte Paragrafs Slutningsbestemmelse ogsaa kommer til Anvendelse overfor de herved eventuelt fornødne Paaligninger i Amtskommunen.

Paragrafernes Numre „2, 3 og 4“ rettes henholdsvis til „3, 4 og 5“.

Til § 4.

2) I Paragrafens 1ste Stykke forandres i 3die Linie Tallet „720,000“ til: „1,000,000“.

Til Lovens Titel.

3) Efter „Næstved“ indsættes: „med en Sidebane til Skjelsør“.

Af Suel:

I Udvalgets Mindretals subsidære Forslag Nr. 1 til § 2 udgaar i 3die og 4de Linie Ordene: „og Slagelse og Næstved Kjøbstadkommuner“ samt andet Punktum i samme Stykke: „Efter forudgaaet — — — Anlægsomkostningerne.“

(Vedtages dette Forslag, ændres i samme Stykkes 5te Linie Ordene „de forpligte“ til: „det forpligter“).

**Formanden:** Efter Bestemmelserne i vor Forretningsorden for 3die Behandling af Lovforslag skulle Vædringsforslagene behandles for sig og afgjøre, forinden man kommer til selve den egentlige Sag. I Overensstemmelse dermed holde vi os altsaa foreløbig til Vædringsforslagene, og jeg anser det for rettest, at vi foreløbig indskrænke Diskussionen til det Vædringsforslag, der af Udvalgets Mindretal er stillet principalt under Numer 1 og 2, men saaledes at forstaa, at det er en Helhed, og at der kun vil være Tale om een Afstemning. Saafremt dette principale Vædringsforslag maatte vinde Thingets Samtykke og blive vedtaget, bortfalder selvfølgelig det subsidære, og saa er Sagen dermed til Ende. Hvis derimod

det principale Forslag ikke bliver vedtaget, gaa vi selvfølgelig til det subsidære Forslag, og hvis dette ligeledes bliver forkastet, da til syvende og sidst til Forslaget, som det foreligger her.

Forhandlingen dreier sig altsaa om det principale Vædringsforslag, og kun om dette.

**Blom:** Det vil være i det høie Things Grunding, at da denne Sag for lidt over en Maaned siden sidste Gang var til Behandling her i Thinget, blev Regjeringens Forslag om at føre en Jernbane fra Slagelse til Næstved med en Krømming om ad Klakkebjerg ændret derhen, at der blev givet Banen en yderligere Afvigelse fra den nærmeste Linie mellem de to Udgangspunkter derved, at den blev ført noget længere i sydvestlig Retning og noget nærmere ved Kysten, end Regjeringen havde foreslaet, og udenom Byen Fuglebjerg, og at der samtidig blev vedtaget at knytte til denne Bane en Sidebane, gaaende ud fra et Punkt paa den foreslaede Linie, nemlig Dalmoose Kro, til Kjøbstaden Skjelsør, hvorved Regjeringens Forslag, der støttedes af Udvalgets Mindretal, for saa vidt blev sat til Side. Mindretallet har maattet tage under Overveelse, hvad det under disse Omstændigheder skulde gjøre, idet det ikke kunde betragte den Afgjørelse, som var truffen ved 2den Behandling, som fuldkommen heldig, da Mindretallet maatte finde, at det var en mislig Ting at gaa ind paa det Princip at indrette og anlægge en Jernbane væsentlig med de lokale Hensyn for Die udelukkende for Statens Regning. Mindretallet kan i og for sig ikke have noget imod, at en Bane mellem Slagelse og Næstved bygges for Statens Regning, fordi det anser den for at være et Anlæg, som er i den almindelige Trafiks Tarv, og det for saa vidt er forsvareligt at lægge Udgiften dertil over paa Staten alene. Men Mindretallet maa fremdeles være af den Anskuelse, at det er ikke alene urigtigt, men tillige farligt at fravige det Princip, som ellers er blevet fulgt ved Jernbaneanlæg her i Landet, at naar der ved en Jernbanes Anlæg væsentlig er taget Hensyn til de lokale Interesser, skulle disse lokale Interesser give sig Udtryk derved, at der ydes Bidrag af de interesserede Egne til Banens Anlæg. Mindretallet maa fastholde, at det vil være rigtigt fremdeles at fastholde den Forskjel, at en Bane, som anlægges i den almene Trafiks Interesse, bygges af Staten, medens de omliggende Egne komme til at deltage i Omkostningerne, naar der tages Hensyn til de lokale Interesser ved Anlægget og Driften.