

med Hensyn til Forstærkningsfondens Aktier. Det er ikke let at overtage den Jernbane. Man maa tage den, over Værdien. Man kan ikke tage den, paa hvilke Vilkaar man selv vil, det vilde være et Misbrug af Magten, man maa gaa billig frem, man kan ikke saadan gaa Selstabet paa Klingen; det maa Staten ikke gjøre i den Slags Forhold. Værede Medlemmer have omtalt Jernbane-hjøreplaner, hvilket jeg finder meget naturligt fra deres Side. Det ærede Medlem for Kjøbenhavns 4de Valgtreds (Scharling) henlede Opmærksomheden paa Ungarn, og hvad der foregaar. Ja, jeg følger med efter Evne, men der er her den Ting at bemærke, at et større Land har noget andre Chancer for at gjøre den Slags Forandringer, som der her er Tale om ere foretagne i Ungarn. Der er en ganske anden Afgang til at faae en forøget Transport af Personer og Gods, der staa til Raadighed der. Det gjælder blot om at faae den frem. Men vi ere et lille Land, et Vland, og vi kunne ikke ved Forandring i Tægt eller lignende Foranstaltninger komme til en forøget Transportmasse af Personer og Gods, da vore Havneforbindelser ere aktive om Sommeren og tilbids ogsaa om Vinteren. Vi staa ikke under saadanne Vilkaar, at vi kunne i Sydlandet anvende saadanne Hovedregler, som kunne komme til Anvendelse i de store Fæstlande. Vi ere et Vland med Havne, splittet Beliggenhed og let Beseiling. De almindelige Vilkaar for Jernbanedriften ere derved vanskelige end i de store Indlande, der, hvad der ligger i Sagens Natur, ere henvisse til Landtransport. Det ærede Medlem for Holbæk Amts 3die Valgtreds (Tauber) er meget misfornøiet med Jernbanernes Hjøreplaner. Det forstaaer jeg saa godt, jeg har hørt det oftere, og jeg frygter for, at det aldrig vil lykkes at gjøre det ærede Medlem tilfreds, Sagen er den, at naar man kommer til gennemgaaende Jltog paa Sjælland, er det en stor Fordel for alle Rejsende, som gaa ud over Sjælland, men ikke til Fordel for dem, der blive paa Sjælland; thi et Jltog kan fornuftigvis ikke holde paa ret mange Stationer uden at tabe Karakteren af Jltog. Nu siger det ærede Medlem, at paa Sydbanen holde de paa flere Steder. Jeg skal her gjøre opmærksom paa, at Byerne der ere mindre talrige, og at Afstandene ere længere. Hvad Forbindelsen over Korsør angaar, saa er Jltogets tilstrækkelig optaget af den gennemgaaende Trafik. Hvis man til dette Jltog vil føie Lokaltrafik af større Omfang, saa vil man aldrig vide, om det kunde besørge den gennemgaaende Trafik. Jltoget kan

ikke besørge mere end nu. Men kan man forbedre de sjællandske lokale Tog, skal det glæde mig, jeg kan ikke sige noget Bestemt derom nu. Jeg kan sige den ærede Ordfører, at Togforbindelsen vil blive bedre, men naar den ærede Ordfører ikke var fri for at tro, ja, endog sagde, at ved Herning-Skjern Banen havde Udvalgets Samraad med Ministeren allerede virket, saa gjør det mig ondt at maatte sige: Nei, Samraadet har ikke virket der. Længe inden jeg forhandlede med Udvalget, var der nemlig taget Bestemmelser i saa Henseende. Det er jo ikke den danske Indenrigsminister, der i og for sig er toneangivende for Hjøreplanerne, men de anlægges i større Stil paa europæiske Konferencer, som det er bekendt, og paa den sidste Conference opnaaede vi fra tysk Side Reetablering af, hvad vi havde tidligere i Sylland og Reetablering af Forbindelsen ud over Hamborg, Syd- og Vestpaa. Deraf afhænger altsaa den Maade, hvorpaa vi maa bygge vore gennemgaaende Hjøreplaner. Lokaltrafikken maa slutte sig dertil og er afhængig af den Maade, hvorpaa den gennemgaaende Hjøreplan lægges. Det gjør mig ondt at maatte sige, at selv om jeg havde holdt endnu flere Samraad med det ærede Udvalg, vilde det ikke have hjulpet; det er Noget, der vedtages paa de europæiske Konferencer, og det er ikke Udvalget, der bestemmer Saadant, undtagen maaste Samraadet har virket paa Europa — om det mægtige Finantsudvalg kan virke udenfor Landet, det veed jeg ikke, men det stiller jeg mig dog foreløbig noget skeptisk overfor. Jeg tror altsaa, at Forbindelsen kan blive noget bedre, i alt Fald de Forbindelser, som gaa vest paa over Roskilde fra Kallundborg, saa at man kan knytte Sydbanen og Kallundborgbanen til Fyens-Siden, det er det Spørgsmaal, det dreier sig om. Det Samme, som gjælder om Passagerer, gjælder selvfølgelig ogsaa om Post. Jeg kan maaste med det Samme sige Noget til det ærede Medlem, der anede over, at Posthuset i Slagelse gav sig til at lutte, man skulde tro, det var vilkaarligt, flere Timer om Dagen. Det ærede Medlem sagde, at det luffede 3 Timer midt om Dagen, men Posthusene ere virkelig ikke i Stand til at tage Beslutning derom paa egen Haand; det gjælder der som med Omdelingen af Postfager i Kjøbenhavn. Jeg husker ikke, hvor mange Gange om Dagen der er Post fra Kjøbenhavn til Slagelse, men det er neppe mindre end 5—6 Gange; det er ikke lidt, og jeg erindrer, at i Fjor blev det vedtaget, at der skulde komme endnu en Gang Post. Nu siger det ærede Medlem, at de Breve, der ankomme Lørdag Aften, blive