

anlagt ligesaa fra Kjøbenhavn til Kallundborg, og det paa en lettere og langtfornuftigere Maade end den at anlægge en svær Bane fra Nøeskilde til Kallundborg. Det forekommer mig at ville være i høieste Grad urimeligt, ved Eiden af den svære Transitbane fra Kjøbenhavn til Korsør, tillige at have en svær local Bane, og det synes mig, at skulle disse to Baner virkelig stifte den Nytte, som de bør kunne stifte baade for Staten og for Publicum, da maage de anlægges efter et forskelligt Anlægs- og Drifts-System, thi kun derved opnaaer man en sand og nyttig Concurrence mellem Transporten paa de to Baner.

**Fischer:** Derjom Jernbanespørgsmaalet for Diebliffet stod paa det Standpunkt, paa hvilket vi forhandlede det for 2—3 Aar siden, kunde det maaskee have nyttet at bringe en Deel af de Spørgsmaal under Forhandling, som det ærede Medlem, der begyndte Discussionen idag, har berørt. Der vilde da efter mit Skjøn have været fuld Høie til ogsaa at opkaste det Spørgsmaal, om det var rigtigt, for at faae bygget 3 Mile Bane paa Falster, at indbrømme en Forlængelse til 1896 af Statens Indløsningsret af det sjællandske Jernbaneselskab. Men alt dette er jo nu et tilbagelagt Stadium. Det var vistnok kun, fordi man havde den Overbeviisning, at der ikke vilde blive Noget af det sjællandske Jernbaneselskabs Overtagelse af Falsterbanen, at Sagen gik saa stille her igjennem Thinget. Det blev til Lov; det sjællandske Jernbaneselskab har afholdt en Generalforsamling, paa hvilken det har erklæret, at det vilde gaae ind paa at bygge de 3 Mile Bane paa Falster, og derved er jo Loven af 1867 benyttet fra Selskabets Side. Et Resultat er saaledes fastslaaet, og saa nytter det ikke Noget, at man begynder Discussionen bagved det Standpunkt, paa hvilket Sagen for Diebliffet befinder sig. Vi staae altsaa nu, paa det Standpunkt, at det sjællandske Jernbaneselskab har modtaget det Tilbud, der er gjort i Lov-

ven af 1867, og naar der nu spørges om, hvorvidt det det da er hensigtsmæssigt og rigtigt, at man ombytter de 3 Mile Bane paa Falster med en Bane fra Nøeskilde til Kallundborg, da maa jeg for mit Vedkommende sige, at det forekommer mig aldeles indlysende, at det er fornuftigt at overdrage det sjællandske Jernbaneselskab Driften af samtlige Baner paa Sjælland. Derved vilde der komme Genhed og Sammenhæng i disse Baners Drift, og Spørgsmaalet om den Concurrence, der kunde komme tilstede ved at anlægge en selvstændig Bane, er for mig af en underordnet Betydning, i Sammenligning med at faae eet System for Driften af de sjællandske Jernbaner; naar dette er opnaaet, vil det saa vistnok ogsaa paa en eller anden Maade kunne opnaaes, at disse Baners Drift sættes i det rette Forhold til de Baner, som Staten nu driver. Jeg anseer det for et stort Fremskridt, at det sjællandske Jernbaneselskab kommer til at overtage denne Bane; om den bliver bygget let og smalsporet eller svær og bredsporet, er mig ligemeget, og jeg troer ogsaa, at det maa være Staten en ganske ligegyldig Ting; thi naar det sjællandske Jernbaneselskab overtager Banen, maa man være af den Overbeviisning, at dette, der bestyres med saa stor Dygtighed, vil være den bedste og paalideligste Dommer om, hvilket System der maa anvendes i Forbindelse med det allerede bestaaende System for de andre Baner. Det forekommer mig altsaa, at man helst bør lade dette Spørgsmaal aldeles ligge. Der bliver altsaa tilbage det Spørgsmaal, om man skulde udsætte Beboerne af Egnen imellem Nøeskilde og Kallundborg for at lide et stort Tab, som de paa anden Maade kunde undgaae, ved at give en Forlængelse paa 2 Aar for Banestrækningen til Holbæk. Her kan jo kun være Tale om et Skjøn, men mit Skjøn er dette, at Beboerne der paa Egnen ikke vilde tabe Noget, hvorimod de derved, at det sjællandske Selskab overtager Anlæget, vilde faae sikret Udførelsen af en Bane, som indtil dette Dieblif, efter mit Skjøn er