

melsesviis vilde kunne skee. Tyldest, ikke paa nogen Maade vare tilstrækkelige, selv om han, hvad jeg rigtignok forudsætter som givet, vil stille som en Betingelse for Banens Anlæg, at dens Sporvidde bliver den samme, som Sporvidden er paa de øvrige sjællandske Baner. Den hele samlede Administration og den hele Disposition over det samlede Materiel vil han nemlig dog ikke ad den Vej kunne opnaae.

Eigesom den høitærede Minister ikke for omtalte, hvad der egentlig bevirke, at det af ham nævnte modificerede Forslag fra det sjællandske Jernbaneselskabs Side, som der var en formel Banfælsighed ved at gaae ind paa, saldt heelt høyt, saaledes har han heller ikke, synes det mig, lagt tilbørlig Vægt paa, at der paa det sjællandske Jernbaneselskabs Generalforsamling var Majoritet for at gaae ind paa den nordvestjællandske Banes Bygning, skjøndt ikke den fornødne kvalificerede Majoritet, og at selve Directionen var for Sagen. Det forekommer mig, at, naar baade Directionen og den simple Majoritet paa Generalforsamlingen — om end ikke for Diebliffet den kvalificerede — er for Sagen, saa er der dog al mulig Udset til, at man ved fortsat Forhandling vil kunne naae det, som Indenrigsministeren selv anseer for det ene Duffelige, nemlig at hele det sjællandske Jernbanesystem kommer i de samme Hænder, forvaltes af den samme Bestyrelse og drives af det samme Actieselskab. Det forekommer mig virkelig, at det i hvert Fald er meget forhaftet, blot fordi der er et Duffe hos Beboerne om snart at faae en Bane, da at ville paa en Maade afbryde Broen overfor det Forslag, som man selv anseer for det rigtige. Det er klart, at i Kraft af den her foreslaaede Lov kan Ministeren ikke forhandle med det sjællandske Jernbaneselskab, der naturligviis vil stille det som den første Betingelse for dets Bedkommende, at Udgangspunktet for Jernbanen bliver Koeskilde og ikke Kjøbenhavn. Jeg har allerede bemærket, at, saavidt jeg kan skjonne — jeg har ikke havt nogen Opfordring til at studere Sagen saa nøie, men jeg tvivler ikke derom — vilde jeg, hvis jeg havde været Actiehaber i det sjællandske Jern-

baneselskab, have stemt for at modtage Ministerens Tilbud, og jeg kan altsaa forsaavidt ikke have Noget imod, at man beklager, at det ikke blev modtaget. Men jeg maa dog bemærke, at det er ganske rimeligt, at et Actieselskab, der allerede har saa store Summer engagerede i et Foretagende, som det sjællandske har og der vel at mærke derhos staaer i Begreb med at give dette en meget betydelig Udvidelse, kan have det Duffe at retardere lidt og navnlig at lade det Foretagende blive færdigt, før det begynder paa det næste. Den Jernbanesvindel, som jeg gjentager det, ogsaa i sin Tid greb selve Regjeringen — den tilstedeværende ærede Minister har jo selv i sin Tid som Rigsdagsmand været med blandt dem, der alvorlig opfordrede til at gaae bestindig og forstændig tilværks i denne Retning — denne Jernbanesvindel, om hvilken jeg igrigt ikke skal fortsætte Discussionen nu, da den nærmeste Bedkommende ikke er tilstede, maatte med god Føie, siger jeg, medføre, at det sjællandske Jernbaneselskab ønskede at gaae mere bestindig tilværks. Det gjaldt nemlig for det ikke blot om at give et Botm til en Bemyndigelse, men tillige om at engagere meget betydelige Capitaler, som vare det betroede. Jeg skal endelig endnu med stor Fornøielse tilstaae, at, ligesaa vigtigt som det i og for sig er at lade Stemninger indvirke paa sine Beslutninger, ligesaa rimeligt finder jeg, at det er, at det sjællandske Jernbaneselskab har handlet under en stærk Fornemmelse af, at det ikke er blevet ventligt behandlet af Regjeringen. Jeg sigter herved ikke alene til, at denne laante sig til en Sag, der ikke alene blev til en stor Fiasko, men endog til en stor Indmygelse — jeg mener Høieste- retsdommen i den Krohncke-Chapmannske Sag —, men jeg sigter ogsaa til, hvad der bag- efter er skeet. Eigesaa rimeligt som jeg nemlig har fundet det — det har jeg ogsaa selv gjort som Indenrigsminister — at arbejde til, at den sydvestjællandske Bane kom istand — om end ikke paa den Maade, hvorpaa det er skeet ved det sjællandske Jernbaneselskabs Hjælp, ligesaa vist har jeg altid havt den fuldstændigste Overbeviisning om, at det fælteste Tillæg og de Banfælsigheder, der ere blevne