

er den Retning, som vil forene de fleste Interesser, og det er Alt, hvad der overhovedet kan kræves af en Jernbane. Ingen kan vente Jernbane forbi sin Dør, det kan ikke Alle have Krav paa. Der maa være Spørgsmaal om, hvilken Bane der kan tilfredsstille flest Interesser, og denne Bane er da ogsaa den fordelagtigste for Staten, idet den draager den største Trafik til sig og altsaa yder det væsentligste Bidrag til Forrentningen. Den Bane, der maatte være Tale om som Fortsættelsesbane for den her omhandlede Bane nordpaa, vilde være en Jernbane fra Slagelse nordpaa til Eggen ved Høng, derfra en Linie mod Nordvest til Værsløv Station og dels mod Ost til Tølløse. En saadan Bane vilde opsamle alle Egnens Trafik og laugt bedre kunne tilfredsstille samtlige Interesser og i Længden bedre betale sig end en Jernbane til Mørkøv, som vistnok kun vilde have ren militær Betydning. Hvad Ddssherredsbanen angaar, da skal jeg ikke her indlade mig paa den, men jeg vil sige til det ærede Medlem for Holbæk Amts 1ste Valgkreds, at den Tanke, han fremsatte, om at føre Ddssherredsbanen over Lammefjordsdæmningen er allerede fremsat i Jernbanenudvalget fra 1877, som jeg nylig omtalte, af det Mindretal, for hvilket jeg var Ordfører, og til hvis Anstuelser Folkethinget den Gang sluttede sig i Hovedtrækkene, om end ikke i Enkelthederne. Niemedet med Ddssherredsbanen vil ikke være at befordre Ddssherreds Beboere til Slagelse eller Næstved, men det vil være at befordre dem til Rjøbenhavn, og det vil være, navnlig naar der er Tale om en Fortsættelse ud paa Odden, at tilvejebringe en hurtigere og lettere Forbindelse mellem Rjøbenhavn og Sjælland, og dette kan ikke ske ved at føre Banen ad en Omvei af 3—4 Mil, men det maa ske ved at føre den om ad Holbæktruten. Jeg skal ikke forbyde mig videre i dette Punkt, navnlig da den høitærede fungerende Formand har advaret mod at gaa ind paa Spørgsmaal, der ligge noget fjernere fra den foreliggende Sag, men jeg har kun villet præcisere mit Standpunkt i saa Henseende og derved tilkjendegive, at jeg ikke betragter Ddssherredsbanen som en egentlig Fortsættelse af disse Baner, men snarere som en fra Holbæk af udgaaende selvstændig Linie, der vistnok vilde være gavnligere baade for selve Ddssherred og for den almindelige Færdsel. Derimod er Slagelse—Næstved det første vigtige og nødvendige Led i en sjællandsk Vestkystbane, svarende til den jydsk Vestkystbane, og de, som saa længe have glædet sig ved denne Bane, der er anlagt for Statens Regning, ville vistnok ikke forholde

Sjællænderne at faae en tilsvarende Bane, som de have samme Krav paa, som Syderne havde paa deres.

### Judenrigsministeren (Fingerlev):

Det forekommer mig, at de Bemærkninger, der her i Salen ere gjorte over det foreliggende Lovforslag — det maa vistnok erkjendes, at der er faldet en stor Del Bemærkninger, som kun i meget indirekte Grad vedrøre det — i det Hele maa siges at have været støttende for det. Efter de Udtalelser, der ere fremkomne fra de to første ærede Talere, de ærede Medlemmer for Holbæk Amts 3die Valgkreds (Tauber) og Rjøbenhavns 3die Valgkreds (Tvermoes) har jeg nogen Anledning til lidt nærmere at præcisere den Stilling, jeg har havt til Lovforslaget paa den Vandring, det hidtil har gennemgaaet. Det forekommer mig, at navnlig det ærede Medlem for Holbæk Amts 3die Valgkreds ikke ganske klart har opfattet, hvorledes Stillingen er. Jeg skal tillade mig at erindre om, at dette Lovforslag blev af mig fremsat i Landsthinget, idet jeg opfattede det som havende fortrinvis Karakteren af en Lov om en Statsbane, som Forbindelsesbane mellem Slagelse og Næstved og altsaa videre fra Næstved over Lolland og Falster og Kroghave. Jeg erkjender, at Stillingen ikke var taget fuldstændig konsekvent, thi den korteste Linie var ikke valgt, og man kan jo sige, at naar man vilde acentuere Forbindelsesbanen, skulde man vælge den absolut korteste Linie — det var den, som var opstillet ved Vandringsforslaget — over Fuglebjerg eller rettere ikke over, men Nord om Fuglebjerg og Flakkebjerg, den er  $\frac{1}{4}$  Mil kortere. Smidlertid tror jeg, at det maa erkjendes, at noget Lokalt Hensyn kan der tages, naar det ikke i væsentlig Grad skader Banen som gennemgaaende Bane, og det antog man ikke, at denne Linie over Flakkebjerg—Fuglebjerg vilde gjøre, og som Trafikbane, naar man skal stole baade om gennemgaaende og lokal Trafik, ville Alle erkjende, at det er en udmærket Linie; man faar den næppe bedre. Det Hensyn, der stød sig frem i Landsthinget, var Skjellstør-Hensynet. Det Hensyn, jeg gjorde gjældende ved Fremføttelsen, var, at jeg antog, at Skjellstør-Interessen maatte kunne betragtes som intakt ved Anlæget af Slagelse—Næstved Banen, og jeg antog, at naar det bedst kunde ske ved den kortere Linie bag Flakkebjerg, burde det ske. Ansaar imidlertid Skjellstør-Interessen det for nødvendigt for sig at faae Del i Jernbanen ved en Sidebane, saa forekom det mig, at Noget talte for at vælge den sydlige Linie, Dalmosellinien, blandt Andet fordi man der ved baade sydfra og nordfra kom lettest til