

Erfaring, jeg selv personlig har gjort, medfører, at jeg ikke ønsker at komme under Tryk af den Slags Spekulationer, hvis væsentligste Udbytte bliver dette, at Ministeriet bringes i vanskelige Forhold, og at Andre afholdes fra at bygge Jernbaner, som virkelig maa siges at have Interesse for de paagældende Egne. Det er saaledes min Overbevisning, at dette Forslag om en Bane fra Nyborg til Bøden overmaade let kan stille sig som drøvende for det Forslag, der blev vedtaget under den foregaaende paa Dagsordenen opførte Sag, nemlig Forslaget om en Bane fra Svendborg til Odense. Jeg skal ikke tale om, at en saadan Bane som den fra Nyborg til Bøden jo i en væsentlig Grad vilde, naar den kom til Udførelse, vende op og ned paa alle Omsætningsforhold i Fyn; men jeg finder det overmaade sandsynligt, at naar der virkelig kunde være Tale om at anlægge en saadan Bane som denne, da vilde de Folk, der have Interesse i at faae en Bane fra Svendborg til Odense, meget betakke sig for at anbringe deres Penge i den; thi det er jo klart, som det ærede Medlem for Odense Amts 3die Valgkreds (N. Andersen), tror jeg, har oplyst, at der da vil reise sig Etablissementer ved Nyborg-Bøden-Banen, som ganske sikkert ville trække ikke saa lidt baade fra Odense og fra Svendborg. Jeg tror derfor ikke, at dette Forslag er saaledes belyst og saaledes funderet, at det ærede Thing bør udsætte Ministeren for det Pres, som naturligvis fra alle mulige Steder vil blive rettet paa ham, uagtet jeg for mit Bedkommende nærer den Overbevisning, at det ikke vil blive til Andet end til et Spekulationsforetagende, og at det efter al Sandsynlighed vil virke tilintetgjørende paa Banen fra Svendborg til Odense. — At jeg skal tage Hensyn til de Bemærkninger, som kom fra det ærede Medlem for Sørs Amts 3die Valgkreds (Lauher) betreffende Banegaarden ved Slagelse, behøver jeg ikke at sige. Jeg har jo selv saa mange Gange bemærket Ulemperne for Slagelse ved den nuværende Banegaard og ser ogsaa, at den vil blive endnu ubekvemmere, naar Banen her skal optage i sig en Bane fra Næstved; men jeg tør paa den anden Side ikke skjule for mig selv, at en Ombygning af Banegaarden ved Slagelse vil medføre en Ombygning af en meget betydelig Strækning af selve Jernbanen (Lauher: Tre Hjerdingvej). Sa,  $\frac{3}{4}$  Mil, det er ikke Bagateller, og det vil altsaa meget komme an paa Omstændighederne, om der overhovedet kan gøres Noget i saa Henseende, men jeg skal ganske sikkert have min Opmærksomhed henvendt paa denne Sag, naar Spørgsmaalet kommer frem. — Der er om de tre Jernbaneforslag, som indeholdes i selve Lovforslaget, fremkommet forskellige Bemærkninger, som jeg skal opholde mig et Døgn ved, og da navnlig først; forsaavidt angaar Banen fra Frederiksund til et Sted paa den nordsjællandske Jernbane. Jeg gjør det i Forbindelse med at omtale

det Forslag, som er stillet af det ærede Udvalgs Flertal under Nr. 7, navnlig i dets Modsetning til Forslaget under Nr. 8. Som jeg ikke blot har udtalt her, men som der ogsaa staar i Motiverne, anser jeg det for ønskeligt, at denne Bane fra Frederiksund føres saa nær til Kjøbenhavn som muligt, og det vil ikke være det ærede Thing ubekjendt, at jeg har ladet det være mig magtpaaliggende at faae anstillet Undersøgelser om, hvorvidt der vilde være nogen særlig Vanskelighed ved at vælge Linien Frederiksund-Lyngby fremfor Frederiksund-Lillerød. Det, jeg endnu veed om disse Sager, er desværre ikke meget opmuntrende, idet der foreligger to Undersøgelser angaaende Linien til Holte, og Resultatet af disse Undersøgelser er, at en Bane fra Frederiksund til Holte vil koste mindst 300,000 Rb. mere end en Bane til Lillerød paa Grund af, at Terranforholdene ved Holte ere saa vanskelige, at medens man f. Ex. paa Linien Frederiksund-Lillerød vil kunne nytes med en Materialflytning af ca. 12,000 Kubiffavn pr. Mil, vil der paa Linien til Holte behøves en Materialflytning af 27—28,000 Kubiffavn pr. Mil, hvilket selvfølgelig maa forbyde Anlæget ikke saa lidt. Naar et æret Medlem — jeg erindrer ikke hoem, jeg tror, at det var den ærede Ordfører — sagde, at det ogsaa maatte forudsættes at være gunstigere for selve Driften, naar man i Stedet for at lægge Frederiksfundsbanen til Lillerød, lagde den til Holte (Ordføreren: Nei, ved Lyngby); ja, det er endnu vanskeliggere end at lægge den til Holte, saa tager han deri fejl. I det Mindste vil jeg anføre en temmelig kompetent Autoritet derfor, nemlig det sjællandske Jernbaneselskabs administrerende Direktør. Han har oplyst, at medens det selv uden en Bane fra Frederiksund til Lillerød, af Hensyn til den lokale Trafik — og det vil være Svar paa en anden Bemærkning af den ærede Ordfører om, at Lillerød ikke har nogen Betydning for den lokale Trafik — vil være nødvendigt at ombygge Lillerød Station, fordi den allerede ikke er tilstrækkelig for den Trafik, som er der, saa vil en Udvidelse af Stationen ved Holte medføre saa betydelige Vanskeligheder paa Grund af Stationens indtæbne Veligheden lige unbr Banken, at den ikke vil kunne lade sig udføre, saaledes, at Stationen kan modtage en der udmundende Bane, uden meget betydelige Omkostninger. Dernæst turde det vistnok ogsaa med Hensyn til Driftens Bekostelighed være værd at lægge Mærke til, at medens man ved at blive ved Lillerød ikke forøger det Mileantal betydelig, som Logene skulle gennemløbe for at kunne afsætte Toget til Frederiksfund, vil det være nødvendigt, naar Banen skal gaa af enten ved Lyngby eller ved Holte, at løbe 6 Mil om Dagen i det Mindste paa en Maade til Overflod paa en ny Bane, idet de sidstnævnte Baner blive længere end Banen til Lillerød og ikke kunne bringes i For-