

stændig til Side, som den meget ærede Regjering synes at have gjort. Vil man faste et Blif paa den paagjældende Egn af Sjælland, der ligger mellem Skjelskør, Slagelse og Næstved, vil man finde, at den paa en Maade danner en Halv, hvis Spids er Næstved, og som paa den ene Side begrænses af Havet, paa den anden Side af Susaaen og et Spdrag, der affærer det fra Egnen mod Nord og Nordøst. Vil man lade Jernbanen i fuldeste Maal komme hele denne Egn tilgode, bør man føre den saavidt muligt midt igennem denne Egn, og Bestræbelsen maa da være at søge ned til Midtpunktet af Grundlinien for den Halv, jeg her har betegnet, og dette Midtpunkt ligger $\frac{1}{2}$ Mil's Vest sydligere end Flakkebjerg, og derefter føre Banen i en omtrent lige Linie henimod Loppunktet af denne Halv, nemlig Næstved. Derved vil Banen komme til at gaa endel sydligere end foreslaaet; den vil komme til at gaae fra Flakkebjerg over Høve, Hyldested, Arløse-Torp og Fodby til Susaaen. Det kan nu ikke ses af Forlaget, hvor Regjeringen har tænkt, at Banen skal føres over Susaa; men jeg antager, at det Sted, Regjeringen har tænkt paa, er tæt Nord for Herlufsholm. Saltfald er dette et af de Steder, hvor det med mindst Besvær lader sig gjøre at føre en Dæmning over Susaa. Naar Banen føres fra Egnen Nord for Høve i en saavidt muligt lige Linie henimod dette Punkt, vil Linien komme til at gaa omtrent midt igennem det paagjældende Terrain. Saaledes som den nu tænkes ført, kommer den til at gaa langs Nordfiden deraf, og den vil ikke faae tilstrækkeligt Opland nordra, medens en stor Del af det Opland, der ligger Syd for den, ikke vil staa sig ved at benytte Jernbanen eller ialfald kun i en ringe Udstrækning vil staa sig derved. Den østlige Del deraf, Øster Flakkebjerg Herred, vil for en stor Del staa sig ligesaa godt ved at høre til Næstved som ved at høre til Stationerne paa denne Bane, og den vestlige Del vil for en stor Del have temmelig langt at høre for at komme til Jernbanen. Benyttelsen af Banen vil saaledes blive betydelig indskrænket. Nu ansøres det, at det vil være af Betydning, at den kommer til Fuglebjerg, som er det vigtigste Punkt i den paagjældende Egn. Jeg tror, at Spørgsmaalet om Fuglebjergs Betydning maa veies imod Betydningen af alle de Byer, som egentlig udelukkes fra Banens Benyttelse, naar den af Regjeringen foreslaaede Linie vælges. Det kan ikke være nogen ubetinget Opgave at føre Banen over Fuglebjerg, som ligger mere nordlig i det paagjældende Terrain, naar man derved ubeløkker en meget stor Del af de Byer, der ligge Syd paa, fra Benyttelsen af Banen. Det er altsaa paa en saadan Linie, som vil gaa i Gjennemsnit $\frac{1}{2}$ Mil sydligere end den af Regjeringen foreslaaede, at jeg tillader mig at henlede Opmærksomheden. Den vil forlænge Afstanden

mellem Slagelse og Næstved omtrent med $\frac{1}{2}$ Mil; men dette vil rigelig opveies ved den betydelig større Trafik, som man aldeles sikkert kan forudsæ, at en saadan Linie vil faae i Sammenligning med den af Regjeringen foreslaaede. — Dernæst er det Spørgsmaalet om Forbindelsen med Skjelskør. Jeg er enig saavel med Regjeringen som med den ærede foregaaende Taler i, at det vilde være urigtigt at føre Banen om ad Skjelskør. Derved vilde man til den modsatte Side tilveibringe det samme Resultat, som jeg før udtalte mig imod ved at omtale Linien over Fuglebjerg. Man vilde nemlig føre Banen gennem Kystfogtens og herpaa den nordlige Del af hele det Opland, som man agter at lade Banen komme tilgode, Brugen af den. Desuden vilde det forlænge Banen, ikke med $\frac{1}{2}$, men med 2 Mil, og en saa stor Forlængelse kunde ikke forsvares overfor Betsynet til den gennemgaaende Trafik, som jeg vel sætter under Betsynet til den lokale Trafik, efter som den ikke vil faae samme Betydning for Banens Forrentning, men som jo desuagtet Enhver maa tillægge en ikke ringe Betydning. Derimod tror jeg, at det er en Ubillighed af den meget ærede Regjering, at den ikke samtidigt hermed har foreslaaet en Sidebane til Skjelskør. En Sidebane vilde efter Regjeringens Forslag blive $1\frac{1}{2}$ Mil fra Flakkebjerg. Dersom den Bane, jeg har tilladt mig at betegne, blev valgt, vilde Sidebanen blive omtrent 1 Mil. Den vilde kunne anlægges som en let Bane og drives paa en forholdsvis billig Maade, og den vilde have Betydning ikke blot for Skjelskør, som ellers vilde miste en stor Del af sit Opland, men tillige for hele Banearbejdet selv. Man maa erindre, at Byerne i denne Egn ere meget sparsomt forsynede med Havne. Næstved har ingen Havn; dens Havn ligger ved Karrebæksminde, der er beliggende omtrent fem Fjerdingvej fra Næstved, og der gaar ingen Bane dertil. Hele denne Egn har egentlig kun Korsør til Havn. Men det vil være gavnligt for Gods- og Passagertrafikken paa Banen, at den faar en nærmere Havn, og det vil den faae i Skjelskør.

Der er et andet Spørgsmaal, som jeg tror maa paatrænge sig Enhver nu, da der foreslaas gjort Begyndelse til Anlægget af en Bane gennem Vestsjælland, det er Spørgsmaalet om Befolkningen. Regjeringen har foreslaaet, at denne Bane skal anlægges efter den samme Type som de øvrige sjællandske Baner. Nu er det bekendt, at de sjællandske Jernbaners Type er den sværeste og sølgelig ogsaa den dyreste Type, vi bruge her i Danmark, og det er naturligt for de Hovedbaners Bedkommende, der hidtil ere anlagte. Men det vilde dog være et Spørgsmaal, hvorvidt det vilde være rigtigt at anlægge en anden Rangs Bane, hvad den under alle Omstændigheder kun vil blive, efter den samme svære og dyre Type som den nordvestsjællandske Bane, og om man