

Materiel, som tidligere transporterede et vist Antal Passagerer fra Næstved til Slagelse 16 Mil, vil kunne transporteres ad Forbindelsesbanen et tre Gange saa stort Antal Passagerer, det er en klar Sag; thi Personvognene ere altid rede til at gaa i Jart Tour og Retour, saa snart de ere udløste, og deres Udløsning tager jo meget kortere Tid end Godsvognenes. Derfor kan man ikke sige ganske det Samme for Godsvognenes Vedkommende, men det er min Overbevisning, at naar de sjællandske Jernbaner vilde, kan der komme en Ordning, saa at de kunne trafikere Forbindelsesbanen uden at behøve nogen Forøgelse af Materiellet, i alt Fald af Personvognene. Personvognene behøve de ikke at forøge af Hensyn til denne Trafik, men det Samme gjælder ganske vist ikke om Lokomotiverne, thi der maa jo et Lokomotiv til hvert Tog, hvor lille det end er. I alt Fald er jeg overbevist om, at dersom man bevilger et Beløb af 600,000 Kr. — dette Tal er støttet paa Beregninger — vil denne Bane med Sidebane være særdeles vel tjent dermed. Lægger man de af mig saaledes nævnte Summer sammen, kommer man til Noget som halvanden Mill. Kr., og hvis man ned sætter Beløbet med denne Sum, tror jeg, at Folkethinget er kommet omtrent hen til den Sum, som det er nødvendigt at bevilge til en Forbindelsesbane mellem Næstved og Slagelse med en Sidebane til Skjelskør, men jeg tror ikke, det er rigtigt, og jeg for mit personlige Vedkommende vil ikke finde det forsvarligt at bevilge Noget som $5\frac{1}{4}$ Mill. Kr. til en saadan Bane. Jeg tillader mig at fremsette min personlige Mening, fordi jeg er saa overbevist om, at det er for dyrt, at jeg vil finde mig foranlediget til at stemme mod Lovforslagets endelige Vedtagelse, hvis dette store Beløb skal opretholdes. Jeg tør maaste tilføie en Undskyldning for, at disse Bemærkninger først komme ved anden Behandling, medens de mulig snarere havde hørt hjemme ved første Behandling eller ville høre hjemme ved tredje Behandling, men min Undskyldning er den, at ved første Behandling tænkte jeg nærmest, at Lovforslaget vilde blive behandlet paa en anden Maade, og jeg har ikke villet opvætte til tredje Behandling at udtale mig, som jeg her har gjort, thi saa kunde man med Rette sige, at det var for silde. Der er endnu et lille Punkt, jeg gjerne vilde nævne. Et Medlem, jeg tror, det var det ærede Medlem for Aalborg Amts 1ste Valgkreds (F. Tutein), omtalte det efter hans Sjøn betydelige, for betydelige Beløb, der er foreslaaet til Udvidelse af

Næstved Station, 264,000 Kr. Jeg skal tillade mig at oplyse, hvis det ærede Medlem maaste har overset det, at den Sum er fremkommen ganske paa samme Maade som det andet Beløb til Slagelse Stations Udvidelse. Der blev nemlig i 1881 efter Opfordring af Statsbanernes Direktion udarbejdet et Overflag over denne Stations Udvidelse, hvilket blev udgivet in duplo. Det ene gik ud paa en Sum af 175,000 Kr., men dette Forslag havde samme Skavank som det med Hensyn til Slagelse Station, idet der skulde føres Spor Kraas over Hovedsporet ind paa tredje Sidespor, og det fandt Direktionen med Føie utilstedeligt, og derfor valgtes det dyre paa 216,000 Kr. Beløbet er senere forøget til 264,000 Kr. Det er ganske vist en betydelig Sum til en Stations Udvidelse, men jeg skal gjøre opmærksom paa, at Næstved Station ligger meget indknebet med høit og stærkt kuperet Terræn Nord for sig, og der vil derfor være ret betydelige Arbejder at foretage for at faae Stationspladsen tilstrækkelig udvidet for at optage den forøgede Trafik. Jeg tror derfor ikke, at det er forsvarligt at ned sætte denne Sum under 216,000 Kr., lige saa lidt som jeg tror, at det er forsvarligt at ned sætte den Sum, der oprindeligt var anslaaet til Slagelse Stationens Udvidelse, 384,500 Kr. Jeg tror, det er med fuld Føie, at Statsbanernes Direktion i sin Tid har valgt det dyreste Projekt, idet det altid maa ansejendes som en Jernbanebestyrelses første og ufravigelige Pligt, at sørge for Trafikens Sikkerhed, og en Krydsning af Hovedsporet, selv om det er paa en Station, er efter mit Sjøn altid utilstedelig, især paa et Sted med en stor Trafik Nat og Dag som paa Kjøbenhavn—Korsør Banen og tildels ogsaa Masnedssund Banen. Det ærede Medlem nævnte Tilfud. Der staar jeg paa det Standpunkt, at jeg lige saa lidt som mange andre ærede Medlemmer her i Salen ret gjerne vil gaa med til at fravige det System, som vi sidst have benyttet. Jeg tror i ethvert Tilfælde — og deri er jeg enig med det ærede Medlem fra Veile Amts 2den Valgkreds, ligesom jeg forøvrigt er enig med ham i mange af hans Udtalelser forleden Aften — at der skal gaa en samlet Overveielse forud, inden vi flaa fast et nyt System; og et nyt System vilde det nemlig være, hvis man begyndte med at bygge rene Statsbaner uden nogetomhelst Tilfud fra de paaagjældende Egne. Der er som bekendt her i Landet ikke bygget en eneste Mil Jernbane endnu som Statsbane, uden at den paaagjældende Egn har givet Tilfud i den ene eller anden Form. Jeg vil derfor meget