

Del af den Trafik, som vil søge denne Bane, nu gaar ad en anden Vej. Selvfølgelig vil den kortere Forbindelsesvei bevirke, at Trafikken forøges en Del; men det vil dog maaske ikke være i saa høi Grad, at man derved vil faa en nogenlunde ordentlig Forrentning af Banen. Det er derfor naturligt, om man søger at forøge Indtægten af Banen, idet man ved denne Bøining mener at kunne drage mere Trafik til den. Men paa samme Maade, som det forholdes sig med den af Regjeringen foreslaaede Bøining ned til Flakkebjerg, forholdes det sig ogsaa med Flertallets Forslag. Vi have ment, at man ikke burde stykke at foretage en lille Forlængelse af Banen, som ikke bliver mere end en Fjerdingvei, for at lægge den saa gunstig som muligt for den lokale Trafik, og vi foreslaa derfor at gaa noget sydligere, saa at Banen paa det sidste Stykke saavidt muligt kommer til at gaa igjennem det stærkest befolkede Terræn. Jeg skal nemlig gjøre opmærksom paa, at Regjeringens Bane, naar den fra Flakkebjerg er bøiet op efter, paa Strækningen til Næstved, afset fra et temmelig lidet befolket smalt Stykke, vel gaar gjennem den stærkest befolkede Del af Egnen, men i en Yderkant af samme. Der strækker sig nemlig fra Slagelse og ned til Næstved i Nærhed af Vallensved og Jodby et Bælte, som vel ikke er helt Skov, men hvor der dog findes en stor Mængde Skov, hvad der bevirker, at dette Distrikt er mindre stærkt befolket. Regjeringens Bane vil derfor paa den nordlige Side have et noget mindre stærkt befolket Distrikt, hvorimod den Bane, som Flertallet foreslaar, vil komme til at gaa omtrent i Midten af det Syd for Regjeringens Linie liggende stærkere befolkede Terræn. Det er af den Grund, at vi have troet at burde foreslaa Linien lagt saaledes. I Motiverne til Lovforslaget har Regjeringen til Støtte for, at man skulde lægge Banen som af den foreslaaet, nemlig over Juglebjerg, fremdraget forskellige Synspunkter; disse have selvfølgelig allesammen været bestemmende for Regjeringen; men jeg feiler dog neppe i, at Hensynet til Juglebjerg har været det væsentligst bestemmende, ligesom ogsaa Udvalgets Mindretal lægger værdig Vægt paa, at Banen kommer til at gaa over Juglebjerg, der betegnes som Centrum for Egnens Befolkningsstæthed. Jeg har ikke Noget imod, at det kaldes et Centrum for Egnens Befolkningsstæthed, men saa bliver det rigtignok kun Centrum for et temmelig lille Distrikt, nemlig for selve Juglebjerg og nærmeste Omgivelser indenfor et lille Omraade. Jeg skal i saa Henseende gjøre opmærksom paa, at Juglebjerg ligeledes ligger

i Udskanten af det stærkere befolkede Terræn, idet man omtrent en Fjerdingvei nord for Juglebjerg Kro allerede er inde i de før omtalte Skovegne. Dertil kommer, at der er sydligere liggende Punkter, som heller ikke have ringe Betydning for den lokale Trafik, navnlig en Landsby, som ligger en Mil Syd for Juglebjerg, ved Navn Taarnemark. Gaar man over Juglebjerg, er det ganske vist særdeles heldigt for dem, som bo der; men Behoerne af Taarnemark ville da saa omtrent en Mil til Banen. Vælg vi derimod efter Flertallets Forslag en Vej midt mellem Juglebjerg og Taarnemark, blive disse to Punkter omtrent stillede ens; de ville hver faae omtrent $\frac{1}{2}$ Mil til Jernbanen, og det vil være ret rimeligt, at der nepot midtvejs bliver en Station. Jeg kan ikke se, at der er nogen Betænelighed ved at gaa denne halve Mil bort fra Flakkebjerg. Naar vi se hen til vore Kjøbstæder, er det ikke ualmindeligt, at de faae indtil en kvart Mil til Jernbanen; om vi saa ved en Landsby selv med en stærkere Befolkning i Stedet for at gaa lige forbi den gaa en halv Mil fra den, det er der efter min Formening ingen Betænelighed ved, navnlig naar det gaa til Gjengæld vil føre til, at et andet Punkt af omtrent liggende Betydning kun vil faae en halv Mil, medens det ellers vilde faae en hel Mil til Banen. Vi kunne derfor ikke tillægge det Argument, der er bleven hentet fra Flakkebjerg, nogen væsentlig Betydning; vi maa gaa ud fra, at den Linie, som vi have foreslaaet er den, som bedst rammer alle Interesser, naar de skulle veies imod hinanden, og derfor ogsaa bliver den fordelagtigste for Statskassen. Der siges vel fra Mindretallets Side, at naar man gjør det, vil Banen væsentlig tabe sit Præg af at være en i hele Samfundets Løb bygget Forbindelsesbane, saa at den antager Karakteren af en Lokalbane, hvor man, efter de Regler, der gælde for Banens Anlæg af lokale Hensyn, burde komme til, at der skulde gives Tilskud fra de paagældende Kjøbstæder Slagelse og Næstved og ligeledes fra Landsdistrikterne. Det tror jeg imidlertid ikke er holdbart, naar man ser hen til, at hele Forøgelser af Længden, som sker, ikke er mere end en Fjerdingvei, altsaa et Stykke, som ganske vist kan have sin Betydning, men som dog kun vil forøge Veilængden med nogle faae Minutters Kjørsel. Naar man erkjender, at Regjeringens Forslag om at føre Banen over Flakkebjerg ikke berører Jernbanen Karakteren af en Forbindelsesbane, kan jeg ikke se, hvorledes det skulde kunne opfattes paa anden Maade, fordi man giver den en noget anden Retning end