

og Næstved hovedsagelig være en Forbindelsesbane, der skal tjene den almindelige og gjenemgaaende Trafik, eller skal den hovedsagelig være en Bane, der skal tjene de stedlige Interesser og den lokale Trafik? Dette Spørgsmaal har man ganske vist søgt at omgaa ved at svare: Begge Dele. Jeg skal indrømme, at dette Svar for saa vidt er berettiget, som det er aldeles umuligt at lægge en Forbindelsesbane gennem en Egn, uden at den tillige vil komme til at tjene den lokale Trafik, Noget, som ogsaa i høi Grad vil blive Tilfældet her, selv ved en ren Forbindelseslinie. Men det er dog at gaa uden om Spørgsmaalet; thi Ingen kan tjene 2 Herrer, det vil sige, Ingen kan tjene 2 Herrer lige godt; enten tjener man den ene ordentligt og den anden slet, eller ogsaa kan det undertiden træffe, at man tjener dem begge to lige slet; man maa derfor her træffe sit Valg. For mig staar Valget ikke tvivlsomt. Man bør efter min Mening vælge den Linie, der til Gavn for en stor Del af Landet vil danne en Forbindelseslinie mellem den sjællandske Vestbane og den sjællandske Sydbane og derigjennem tillige til den, som det synes, stedse vigtigere og vigtigere blivende Rute over Gjedser. Det er nemlig baade hele Vestsjælland, hele Fyen og en stor Del af Sylland, hvis Trafik er interesseret i, at Forbindelsesbanen bliver saa kort som mulig, hvorimod det jo paa den anden Side ganske vist er i de stedlige Egnes Interesse at faae Banen til at gjøre saa mange Omsving som mulig og faae den bragt deres Eiendomme saa nær som muligt. For mig staar Valget som sagt ikke tvivlsomt, og det allermindst af den Grund, at det forekommer mig, at den lige Linie, den, som Udvalgets Mindretal tillader sig at foreslaa, i høi Grad tilfredsstiller vedkommende Egns billige Fordringer. Denne Bane rammer nemlig paa sin Vej Fuglebjerg, et Punkt, der allerede forud for Banens Tilblivelse er Centralpunktet for vedkommende Egn; det har Posthus, Apothek, Læger, Kjøbmand og Haandværkere og har desuden et Beinet, der munder ud til alle Sider i Egnen. Men ikke nok dermed; selv om man er nok saa lidt lokaliseret i vedkommende Egn, vil alene dette Punkts Beliggenhed være afgjørende for Enhver til at kunne se, at denne Egn virkelig bliver i høi Grad tilfredsstillet med Hensyn til sine lokale Interesser. Dette Punkt, Fuglebjerg, ligger nemlig i cirka 2 Mil's Afstand fra Skjelsør, Slagelse og Næstved, maatte lidt mere fra Sorø og Ringsted. Drager man en Cirkel i 1 Mil's Afstand omkring Fuglebjerg, vil Alt, hvad der ligger indenfor denne Cirkel, ikke paa nogen Maade kunne siges at have

for langt til sin Banestation, idet den største Veilængde dertil er 1 Mil, og det tror jeg, at næppe Noget vil kunne siges er for langt. Alt, hvad der ligger udenfor denne Cirkel, har ligeledes kun 1 Mil til de forskjellige allerede nu værende Jernbanestationer, nemlig Slagelse, Næstved, Ringsted og Sorø eller til Skjelsør Havn. Det forekommer mig, at Landegnene dog maa siges derigjennem at kunne faae tilfredsstillet alle billige Fordringer til et Baneanlæg. Hvormange Egne gives der vel, saa godt som man endog nu er forsynet med Baneanlæg, der ere heldigere stillede, end at den længste Vej, de faae til Havn eller Banestation, er omtrent 1 Mil, og det vil være Tilfældet her. Man vil let se, at for den gjenemgaaende Trafik spiller det en meget væsentlig Rolle, at Banen bliver anlagt ad den korteste Linie, at altsaa Transporten kan ske ikke blot hurtigt, men ogsaa billigst mulig. Ogsaa Hensynet til Statskassen, thi man maa jo ogsaa i saa Henseende tage Hensyn til den, byder at vælge den korteste Linie, thi den er langt den billigste. Den er strax i direkte Udlæg, som ogsaa fremhævet af den ærede Forslagsstiller, mindst en Million billigere, og det er dog den mindste Side af det økonomiske Spørgsmaal. Banen, saaledes som Flertallet vil have den, og saaledes som den foreløbig blev vedtaget ved anden Behandling, er forsynet med en meget stor Bugt, gaar uden om det Punkt, nemlig Fuglebjerg, der vil give Banen den største Trafik, og der er endelig knyttet en Sidebane til den til Skjelsør. Enhver, der kender noget til Jernbanedriften, vil vide, hvor overordentlig ødelæggende i økonomisk Henseende Driften af en Sidebane er for en anden, selv meget god Bane. Der gives Baner, som ere ganske overordentlig gode og indbringende, men hvis Driftsoverflud fuldstændig sluges ved de til dem knyttede Sidebaner, saa at der Intet bliver tilbage, og noget Lignende vil blive Tilfældet her. Man kan være forvisset om, at Driften af denne Sidebane tilligemed den anden vil give et saadant Resultat, at det maatte vil blive en af de mest urentable Baner i Landet; Sidebanen vil blive en bestandig tørrende Sot for Banens Rentabilitet. Jeg tror derfor, at baade den almene Interesse, Hensynet til Trafiken og Statskassens Læve paa det Nøieste falde sammen, naar man vælger den direkte og korteste Linie. — Nu er der imidlertid et andet Hensyn, som under hele denne Sag har spillet en dominerende Rolle, nemlig Hensynet til den brøde By Skjelsør. Der foreligger mange forskjellige Forretninger om denne By's Omfærde. Jeg tror at turde sige,