

har den høitærede Minister ikke gavnet Sagen. Først og fremmest har han ikke gjort det ved at indbringe Sagen i Landsstinget i Stedet for i Folkethinget og for det Andet ved at indbringe Vøgtør-Banen i den Skikkelse, hvori han har indbragt den. Nu er ogsaa Følgen bleven den, at vi maa fremsthynde Forhandlingerne i en overordentlig Grad, dersom vi overhovedet skulle vente at faae Noget færdigt, forudsat da at vi skulle slutte den 1ste April, hvilket i disse provisoriske Tider jo skal betragtes som en Grundlovsparagraf; det er jo ikke tilladt Rigsdagen at blive længere sammen end til den Dag, da den provisoriske Finantslov skal udstedes. Men efter at den høitærede Minister har stillet sig saaledes, har det maattet undre mig i endnu højere Grad, at Landsstinget har stillet sig, som det har gjort, og da navnlig overfor den Bane, her foreligger til Behandling, nemlig Slagelse-Næstved-Banen og dens Forbindelse til Børslev. At Landsstinget har udstemt Jernbanen til Børslev kan der fra Landsstingets Standpunkt ikke siges noget Bestemt til. Det Spørgsmaal har ikke foreligget før; Landsstinget har ikke taget noget Standpunkt dertil. Den ærede Minister har jo selv erklæret, at Bygningen af det Anlæg skulde opsættes, indtil Slagelsebanen var færdig og har sat det ind i Lovforslaget, og saa har Landsstinget ment det ikke at behøve at tage det med ind i Loven. Imidlertid de Grunde, som af Landsstinget angives for at udstyde Børslevbanen, forekommer mig og maa forekomme Enhver noget eiendommelige. Det er nemlig ikke blot paa Grund af, at Ministeren selv i Lovforslaget har foreslaaet, at Slagelse-Børslevbanen skulde først være færdig to Aar senere end Slagelse-Næstved-Banen hvilket selvfølgelig betyder, at det andet Anlæg først skal paabegyndes efter denne Banes Fuldbendelse, men tillige har Landsstingsudvalget henstillet til Ministeren at tage det Spørgsmaal under Overveelse, om man ikke ved at lægge denne Forbindelsesbane mere mod Øst kunde undgaa den i Motiverne omtalte Sidebane til Tølløse. Hvad jeg her vil beklage er, at Landsstinget har stillet en Retning ad Børslev til i det Ubestemte, som om det overhovedet kunde være fornuftigt at tale om, at lægge denne Bane mere mod Øst, end Regjeringen havde foreslaaet det. Der er, saavidt mig bekjendt, foretaget Underføgelser i tre Retninger fra Slagelse, nemlig dels mod Nordvest, den foreslaaede Børslevbane, dels angaaende en Bane Øst om Tis-Sø og langs Hallebyaens Dal til et Punkt ved Wnshøj imellem

Svebølle og Syderup Stationer, og endelig angaaende et Anlæg fra Slagelse til Mørkøv. Af disse tre Linier er der ikke Noget, som er kjendt med de lokale Forhold i Egnen der, som kan være i Tvivl om, at den Bane, Regjeringen har foreslaaet, er den eneste, som vil kunne faae tilstrækkelig lokal Trafik, og endnu mindre kan Noget være i Tvivl om, at det er den eneste Bane, der vil kunne faae Betydning som Forbindelsesbane mod Nordvest, idet det bliver en Fortsættelse af Jernbanen Gjedder-Masnedesund-Næstved-Slagelse-Kallundborg-Dampskibsforbindelse med Sjælland. Som Ved i denne Forbindelse er Slagelse-Børslev-Banen nødvendig. Det er den eneste af de tre nævnte Baner, som kan faae nogenjomhelst tilstrækkelig lokal Trafik til overhovedet at kunne bære sig. Hvad de to andre Baner angaar, er der allerede i Motiverne til Lovforslaget bemærket om Linien Østen om Tis-Sø, at den i sin nordlige Strækning vil komme gjennem et Opland, som kun indeholder Skov og enkelte store Gaarde, og som Følge deraf i en meget ringe Grad komme Behøverne til Nytte. Og hvad Linien til Mørkøv angaar, da maa man ligesom spørge, hvem der overhovedet vil kjøre paa denne Bane, idet den vil komme til at bringe Punkter i Forbindelse med hinanden, mellem hvilke der ikke vil blive nogen videre Trafik, og den mellemliggende Strækning er for kort til, at kunne opsamle et tilstrækkeligt Opland. Derfor har den ærede Regjering fuldkommen Ret i, at den Linie, som er foreslaaet Vesten om Tis-Sø, er den bedste. For at udtale med det Samme, hvad jeg kunde ønske at sige om Børslev Banen, maa jeg bemærke, at den Anlægssum, som i Motiverne er anført for denne Bane, nemlig 1.340,000 Kr. foruden 250,000 Kr. til Forbindelsen med de to Endestationer, altsaa tilsammen 1.590,000 Kr. repræsenterer en Udgift pr. Mil af mellem 350,000 og 400,000 Kr., omtrent 380,000 Kr., og det er en højere Udgift pr. Mil, altsaa et dyrere Anlæg, end der vilde være fornødent, dersom der kun var taget Hensyn til Egnens Interessier. Hvis der kun toges Hensyn til Egnens Interessier, vilde en Udgift af mellem 250,000 Kr. og 300,000 Kr. pr. Mil være tilstrækkelig til Anlægget af denne Bane. Dersom Staten vil anlægge en dyrere Bane, maa det være begrundet i andre Diemed, Diemed, som ikke ere lokale. Det er Noget, som jeg som Rigsdagsmand ikke skal udtale mig om, men som Repræsentant for den paaagjældende Valatreds maa jeg sige, at det er Noget, der ikke kommer de lokale In-