

fulde synes ved et Arbejde, som ledes under selve Statsbanernes Kontrol, at kunne spares i høj Grad paa den overordnede Administration. Der vil dog vel ikke blive antaget ekstraordinær Hjælp til den egentlig overordnede Administration, og den maa altsaa have gratis, eftersom Statens Embedsmænd udøve den. — En anden Post i Overslaget vil jeg tillade mig at rette Indsigelse imod. Naar der er kalkuleret 150,000 Kr. til Udvidelsen af Værsløv Station, saa kommer det saa godt som overvældende for den, der veed, at Værsløv Station er lavet for omtrent $\frac{1}{10}$ af dette Beløb, og det kommer ikke mindre overvældende for den, som vil tænke over, at den hele Sum kunde spares, og et betydeligt Personel, der bliver nødvendigt ved en saadan Udvidelse af Værsløv Station, som Følge deraf ligeledes spares i den aarlige Drift, naar man forlængede Kørselen paa Jærnbanen fra Slagelse til Værsløv til Kallundborg og Lod Kallundborg blive Endepunktet. Da vilde man have de fornødne Bygninger og det fornødne Personel, og der vilde kort sagt slet ingen Udvidelse behøves. De Driftsudgifter, som derved vilde komme frem, vil jeg heller ikke antage vilde blive betydelige. Thi jeg forudsætter, at man ikke vil være nødsaget til at slutte analogt med de Driftsudgifter, som der her i Tinget i sin Tid blev nævnt, at der behøvedes til det berøgtede Rattog igennem Sjælland; de bleve rimodsfagt angivne til $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. Hvis det virkelig skulde være Tilfældet, skal man være forsigtig med Statens Driftsudgifter paa Jærnbanestrækninger. — Jeg forbigaar visse andre Punkter i Overslagene for at tale om Ting, jeg savner i Planerne, og som jeg i høj Grad beklager Savnet af. Jeg skal anføre dem under 3 Poster. Naar der ikke er antydet, at der ved dette Jærnbaneanlæg vil blive bygget flere Viadukter over og under Jærnbanen, end det hidtil har været Systemet ved Statens Byggeri af Jærnbaner, saa er det en meget beklagelig Omstændighed. Naar der i lige Maade ikke foreslaas, at man ved dette Jærnbaneanlæg agter at gaa over til at bygge Perroner, altsaa at bygge Stationsgulvet op i Højde med eller tilnærmelsesvis i Højde med Jærnbanevognenes Gulv, saa er det igen en Ting, som jeg i meget høj Grad beklager. Endelig er der i Lovforslaget slet ikke tænkt paa, at man nu til Dags kender Midler til at undgaa Snestandsninger, eller i alt Fald formindste Sandsynligheden og Muligheden deraf, Midler, som slet ikke ere beslægtede med den udstrakte Anvendelse af Snekærme, der endog falde sammen i

Stormvejr, saa at man oplever det Særhu, at man har Snestandsninger — det kan man vel falde det — uden at der er Spor af Sne, nemlig naar disse Snekærme blæse om og blokere Jærnbanelinien. Jeg finder det beklageligt, at man ikke er kommen ind paa et saa fremskredet Stade, at disse tre Foranstaltninger fremmes. Jeg nævner dette, særlig fordi jeg tror, det er heldigt, at Rigsdagen gøres opmærksom paa saadanne Ting, som af alle ville anses for utvivlsomme Forbedringer, og at det, om de indføres i et Lovforslag om nye Jærnbaneanlæg til en Begyndelse, vilde sætte sit Spor frem i Tiden, saa at der virkelig skete et Fremskridt paa Jærnbaneområdet.

Men min Hovedtanke mod Lovforslaget er naturligvis Retningslinien. Motiveringen af Retningslinien findes i Lovforslaget, saaledes som det er forelagt i 1888 og den indskrænker sig i det væsentlige til en for mig usforstaaelig Paaastand om, at Landet vest for Tissø er frugtbarere og bedre befolket end Landet øst for Tissø. Jeg maa dog forudstifte, at med Hensyn til den sydlige Del af Linien, Stykket fra Slagelse til den sydlige Ende af Tissø, er jeg saa at sige i et og alt enig med Lovforslaget. Kun maa jeg rejse en Anke mod et Udtryk i Motiverne, naar det hedder, at den Stad Høng er et Centralpunkt af en saa overvældende Betydning, at den nødvendig maa berøres. Der turde skule sig en Misforstaaelse deri, men det skal jeg naturligvis ikke nærmere gaa ind paa. Jeg skal kun paapege, at Høng er ganske vist en meget hæderlig Stad, og et Hjemsted for en Jurisdiktion, men dens Forretningsbetydning er ikke stor, og Afgangsvejene til den ere i den Grad flette og uheldig konstruerede for Frekvensen til Stationen, at det er langt fra, at Høng ikke kan undgaa Berøring. Det turde endog være uheldigt, om man lagde Stationen umiddelbart ved Høng. Det rette Sted vilde utvivlsomt være midt imellem Høng og den ikke mindre betydningsfulde Stad Løve, og lige ud for en meget stor By, der hedder Fjnderup. Der er et Punkt, hvor alle Veje — og det er gode Veje — støde sammen, og hvor virkelig Knudepunktet kan siges at være, og det vilde udvikle sig yderligere, saa snart der blev anlagt en Station der. Men som sagt, Lovforslagets Projekt for den sydlige Del af Linien til Tissøs sydlige Ende er jeg i alt væsentlig enig med. Derfra divergere vi, idet Lovforslaget vil føre Jærnbanen vest om Tissø, og som jeg nævnte, paa det Motiv, at Landet er frugtbarere og bedre befolket paa den vestlige end paa den østlige Side. Det gaar saa vidt, at Motiverne