

stemple Landet øst for Tissø som væsentlig bestaaende af enkelte større Ejendomme med tilhørende Skovstrækninger, og senere omtale de mere befolkede og i det hele bedre Egne vest for Søen. Jeg skal dertil sige, at det vilde i høj Grad overrasse de paagældende Egne at høre, at der skulde være den Forstel, og i høj Grad forbyde enhver Mænd, der er kendt med disse Egne, at noget saadant kan siges. Sandheden er dog aldeles utvivlsomt den, at Eguene baade øst og vest for Tissø høre til de frugtbareste Dele af Sjælland, saa vel Bredne, som de findes, og i ingen væsentlig Grad forskjellig. Naar der paapeges, at der er store Skovstrækninger paa den østlige Side, maa det dog siges, at de ere set under Forstørrelsesglas, thi de ere ikke meget store, og saa er der i en tilsvarende Grad Mosestrækninger paa den vestlige Side; skal det udmaales, hvad der giver det største Areal, er det aldeles utvivlsomt Mosestrækningerne paa den vestlige Side. Men jeg forlader dette, da jeg finder, det er et rent futile Argument, som jeg beklager, at en Tekniker har villet anføre i sin Projektering. Være vi i sin Tid paa polyteknisk Lærestiftelse komne med den Slags Argumenter i vor Projektering, være vi utvivlsomt blevne rettede, og jeg maa sige, at jeg finder, at det fortjener at rettes, og det er utvilsomt, at der fremsættes en saadan Paastand. Paa begge Sider af Søen er Landet saa gunstigt, som det kan være; i den Henseende er der ikke noget, der kan være afgørende for, om Linien skal føres enten vest eller øst om Søen. Men naar den nu foreslaas ført vest om Søen, og der kun for denne Retningslinie kan ansøres det, at Landet der er frugtbarere, og — det kommer bagefter — at denne Linie giver $\frac{1}{2}$ Mil kortere Vej fra Slagelse til Kallundborg, saa kan der altsaa paa den anden Side ansøres for den østlige Linie først, at den gaar igennem en Strækning lige saa godt Land, og dernæst at den sparer 4,000 Alen eller $\frac{1}{3}$ Mil i Ny anlæg og altsaa en tilsvarende Sum i Anlægsomkostninger. Men dertil kommer det meget væsentligere Argument, at den fører Forbindelseslinien under en ret Vinkel mod Nordvestbanen, Kjøbenhavn—Kallundborgbanen; man muliggør altsaa eller letter Trafikken for disse Egne, hvis Jærnbane gaar igennem mod Øst til Kjøbenhavn, som dog er og bliver den By, der tiltrækker Oplandet hele Sjælland over. Naar Jærnbanen føres efter Regeringsforslaget i nordvestlig Retning i en Spids op mod Kallundborg By og lander ved Børslev Station, føres Trafikken, enten det nu er Personer eller Gods, ind paa en

saadan Forlængelse, at den direkte Afstand fra det Punkt, den skal til, naar den skal stilles mod Øst eller Kjøbenhavn, bliver saa stor, at Planen ikke i nogen væsentlig Grad, eller jeg kan sige slet ikke, vil blive benyttet af denne Trafik. Selvfølgelig vil den blive benyttet i Retning af Kallundborg. — Dernæst kan der ansøres for Linien øst om Søen det væsentlige Argument, at den muliggør, at den kan blive et Led af en korrekt og heldig vestjællandsk Længdebane. Naar Linien føres, som jeg har foreslaaet den, over Søby paa Søens sydlige Bred til Betskro paa dens nordlige Bred, Trustrup Skov og ind paa Abnøgaard's Mark, hvor den støder til Nordvestbanen, og hvorfra der saa kan kurves i begge Retninger, saa at man kan køre baade mod Øst og Vest, saa er Sammenknytningspunktet kun en god halv Mil fra Børslev Station og altsaa vil en saadan Jærnbane kunne trafikere ogsaa imod Øst til Syderup Station. Naar man saa fra Syderup Station lægger en Jærnbane op i Døshered — som et æret Medlem har talt om i Dag, som ogsaa tidligere har været paa Tale, og som jeg vil sige, er just ikke paatrængende nødvendig men dog ønskelig — saa vilde, selv om den blot blev ført 2 Mil op mod Døshered til Åsnæs, allerede derigennem blive en fortsat Linie i det vestlige Sjælland som krydsede de bestaaende Stambaner, de radiale Baner fra Kjøbenhavn, forenede dem og derved muliggjorde Benyttelsen af hvilken af de Udløbsbaner, der støtte sig til disse Jærnbaner, man vilde benytte: Kallundborg, Korsør eller Masnedshund. Hvis man tror, at der vil ske Indsigelser fra Kallundborg By's Side, naar man forlod den vestlige Linie og lod den gaa øst om Tissø, tror jeg dog, uden at jeg har forstet direkte i Sagen, ikke at det vil være Tilfældet. Jeg nævner udtrykkelig, at jeg ikke har forstet i denne Sag, fordi det er mig imod at foranstalte Folkemøder i Jærnbanespørgsmaal. Jeg har den Opfattelse, at man altid derved kommer til højst uheldige Resultater. Jeg har set Eksempler paa, at man ved et saadant Jærnbanemøde har undertegnet to, tre forskellige Andragender, stik modsatte hinanden, og altsaa kan Betydningen af disse Andragender være slet ingen. Jeg har altsaa undgaaet at foranstalte saadanne Underfølgelser, men jeg har paa min egen Haand undersøgt Sagen og fundet, at Kallundborg By ved at knyttes til Jærnbanen øst om Tissø vilde have en Mulighed for at udvide sit Opland fra Tissø's Østside, hvorimod den ved en Jærnbane gennem det Land, der ligger vest for Tissø, faar sit eget naturlige