

Bane og derfra over mod Best i en Stræfning af omtrent 1 Mil til Mullerup Havn. Dette Terræn er gunstigere for Stræfningen fra Ruds-Bevby til Høng end ad den Vej, som oprindeligt var paataentt. Det bliver en lille Smule længere, men Fordelene opveje langt denne Forlængelse. Fra Høng til Mullerup er der ikke Spor af Terrænavstegligheder, det er det fladeste og gunstigste Terræn dertil, man overhovedet kan tænke sig, og man kan gaa ud fra en jævn Middepris for Anlægget paa denne Stræfning. Det var den ene Hensende, i hvilken vi paatænkte at gøre Forandring fra i Fjor. Den anden Hensende er den, at medens vi i Fjor foreslog, at det skulde være en let bredsporet Bane, saa foreslaas det i Aar, at den skal bygges efter lettere Mønster og med smallere Sporvidde end Statsbaner. Der er med Forsæt valgt dette noget ubestemte Udtryk „med smallere Sporvidde end Statsbanerne“, og jeg ser, at i den Lov, som herefter vil komme under Forhandling, Dødsreredbanen, er et lignende Udtryk valgt, idet man ikke har udtalt sig om, hvilket System for Banens Anlæg der burde følges. Det er gjort med Forsæt, fordi det jo ingenlunde kan betragtes som afgjort, hvilket System Regeringen vil bestemme sig for. Der er jo navnlig Konkurrence, tør jeg sige, mellem to Systemer, det saakaldte Kosta-System og Stagensbane-Systemet. Hvad Stagensbanens System angaar anbefaler det sig ved, at det kan kaldes „den gode danske Type“, men det er jo ikke ganske sikkert, at fordi noget er „den gode danske Type“, er det derfor den bedste Type. Under alle Omstændigheder er efter de Underretninger, som jeg har faaet, Kosta-Systemet lige saa brugbart og ikke saa lidt billigere end Stagensbane-Systemet, og Billigheden spiller en meget afgørende Rolle ved Anlægget af denne Art Baner, hvor den største Del af Kapitalen skal tilvejebringes ved Aktie-tegning, og det har tillige Indvirkning paa Forrentningen, paa Udbytteprocentmaalet, idet, naar Anlægssummen er billigere, vil jo den samme Indtægt give en større Rente, et bedre Udbytte. Men tillige forholder det sig vistnok saaledes, at det saa kaldte Kostasystem medfører en billigere Drift end Stagensbanesystemet. Jeg beklager, at de Undersøgelser, Regeringen har ladet anstille angaaende Kostasystemet, ikke foreligge officielt for os. De ere mig kun bekendte gennem et Blad, som for nogle Dage siden har givet et Uddrag deraf, og man ser af det paagældende Blad, at det er en Modstander af dette Baneanlæg, vistnok særlig en Modstander af den Bane, jeg taler om;

og det er nu ikke saa underligt, thi det er et Blad, som udkommer i en af de Købstæder, der ligger i nogle Mils Afstand fra den paagældende Bane, og det er jo vel bekendt, at samtlige disse Købstæder kunne ikke lide denne Bane. Egen ønsker jo at anlægge denne Bane for at komme lettere til København, og det kan selvfølgelig Sjællands Købstæder ikke lide. Jeg tror imidlertid ikke, at det er nogen Aarsag til at modsætte sig et saadant Anlæg, at Købstæderne ikke kunne lide det, thi jeg betragter ikke Landdistrikterne som Købstædernes Liv-egne i den Grad, som Købstæderne ere tilbøjelige til det. Det glæder mig ogsaa, at den ærede Indenrigsminister efter sine Udtalelser angaaende denne Bane, heller ikke ser Sagen i det Lys, og heller ikke mener, at disse Indsigelser fra Købstæderne for tjene den Vægt, som Købstæderne gerne ønske, at der skal tillægges dem. Men, som sagt, Regeringens Undersøgelser angaaende Kostasystemet ere mig kun bekendte gennem det omtalte Blad, og jeg er ikke i Stand til at have nogen Mening om, hvor vidt den forfattede Gengivelse, jeg der har set, er nøjagtig eller udtømmende, og derfor vilde jeg lægge megen Vægt paa, at den ærede Minister vil lade det Udvalg, til hvilket denne Sag vil blive henvist, faa den Udtalelse fra Regeringens Ingeniører, som her er Tale om. Jeg kan næppe tro, at Regeringens Ingeniører kunne have udtalt sig paa den Maade, som der staar omtalt i det omhandlede Blad, thi der findes deri dels positive Urigtigheder af meget haandgribelig Art, dels Kaffonnements, som man ikke kan tiltro virkelig teknisk Sagkundskab. Af positive Urigtigheder, skal jeg anføre et Par. Der staar, at der paa Kosta-banen, som er omtrent 16 Kilometer, eller en lille Smule over 2 Mil lang, kun er een Stoppeplads. For 2 à 3 Maanedere siden førte jeg paa den, men da var der to Stoppepladser, ved hvilke vi stoppede, saa jeg kan af personlig Erfaring forsikre, at det, der er sagt, ikke er Tilfældet; paa den Driftsplan, der er opslaaet paa Stationen, er der da ogsaa anført to Stoppepladser. Dette blev i Bladet fremhævet som et særligt Moment, men det kan dog umuligt have staaet i den Beretning, der er afgivet til den ærede Minister. Fremdeles staar der, at denne Bane har ikke af den svenske Regering Tilladelse til at køre hurtigere end 2 Mil i Timen; ja, det er ganske rigtigt, men det er 2 svenske Mil. Naar man læser det i et dansk Blad, faar man imidlertid unægtelig det Indtryk, at det er danske Mil. Jeg kan heller ikke antage,