

er en meget stor Landsby, den er ikke saa stor, men den er af samme Art som Hæslev. Der er Læge i Byen, og det er for Tiden ingen mindre end den bekendte Forfatter, Dr. Hans Kaarsberg, der er Apotek, 4—5 store Købmandsforretninger, et meget stort Andelsmejeri, og et nyt er under Opmaarsch, hedder det, og endelig findes der i Byen en stor Mængde Haandværkere og andre næringsdrivende, og da selve Glumsø By ligger i et meget rigt Opland, hvis Købstad er Næstved, vil det være ret naturligt at stoppe af der. Paa Linien fra Glumsø til Næstved ligger en Snæs større eller mindre Bønderbyer, en 7—8 Herregaarde eller flere, 7—8 store Andelsmejerier, Støve og Moser, saa Banen vil ikke komme til at mangle noget at bestille i hvert Fald paa denne Strækning. Nu har man villet indvende, at det vil blive til Skade for Ringsted og Sorø at lade Banen stoppe ved Glumsø; det vil jeg foreløbig bestride. For det første ligger Glumsø omtrent midtvejs mellem Næstved og de to nævnte Byer, idet der nemlig er 2 Mil fra Næstved til Glumsø og $1\frac{3}{4}$ —2 Mil fra Ringsted og Sorø til Glumsø. Paa Kortet vil man kunne se en Bue, det er Susaa, der gaar Nord om Byerne Næsby, Brangstrup, Sandby osv., og denne Bue danner Amtskffellet mellem Sorø og Bræsto Amt. Alt, hvad der ligger Syd for denne Linie, har sin naturlige Købstad i Næstved med saa Undtagelser, man kan i det højeste indrømme, at de nordligste Byer deler Næstved med Ringsted og Sorø, men ikke mere; ellers høre de naturligt til Næstved, der have de Amts- og Herredskontor og Balssted samt Forretningsforbindelser af enhver Art, og det ville de blive ved med at have, enten de saa saa Banen eller ikke. Paa den anden Side kan man sige sig selv, at hvad der ligger Nord for denne Linie, vil ikke køre en Mils Vej til Glumsø for deraf at komme til Næstved, naar de ved at køre en Mils Vej i modsat Retning kunne komme til deres nuværende Centrur Ringsted og Sorø, saa jeg tror ikke, at der ret vel kan være Tale om, at den Omstændighed, at Banen stopper ved Glumsø, skulde betyde Tab af Opland for de to her nævnte Byer, og det, mener jeg, fremgaar endvidere tilstrækkelig deraf, at da man henvendte sig til Ringsted By for at saa den til at være med at anlægge Banen, saa nægtede den det; den har altsaa ingen Interesse haft deraf; dertil kommer, at da Ringsted søger sig Forbindelser paa andre Punkter ned til Røge, er der vel ikke stor Grund til at værge netop denne By. Endnu vil jeg gøre opmærksom paa en Ting, og det er, at

Glumsø-Næstvedbanen har Betydning for Forbindelsen med Kjøbenhavn. Hvis hele det Opland, som ligger Nord for Næstved, nu skal til Hovedstaden, saa skal det enten køre et Par Mil pr. Vogn i den ene eller den anden Retning, til Ringsted eller til Næstved. Kom Banen derne, er det i alt Fald unødvendigt, og da alle Stog standse ved Næstved, hvad de som bekendt ikke gøre ved Ringsted og Sorø, vil Forbindelsen for saa vidt blive god og i hvert Tilfælde have stor Betydning for de mange forretningsdrivende, der bo i Glumsø. Med disse Bemærkninger mener jeg at have godgjort, at der for saa vidt ikke kan siges meget imod denne Linie. Jeg skal saa kun give et Par Oplysninger om nogle saa Anlægsenkeltheder. Hele Banens Længde er $3\frac{67}{100}$ Mil, og den tænkes anlagt med en Sporvidde af $\frac{3}{4}$ Meter, altsaa som smaltsporet Bane. Man har haft to Grunde til at vælge et saa smalt Spor, for det første naturligvis, fordi det bliver billigere, og dernæst, fordi Banen har et bestemt Formaal, som vistnok kun kan fyldestgøres, naar Sporet er meget smalt. Umiddelbart oppe ved Næstved ligger nemlig Maglemølle-Papirfabrik, hvis aarlige Tilførsel af Kul og Raamaterialer er ret stort. Det er en Selvfølge, at Karrebæksmindebanen skulde besørge denne Trafik saa vidt muligt, og man har i den Anledning tænkt at lægge Sporet saaledes, at Banevognene kunne sættes af umiddelbart op til Fabrikens Kulhuse og Bakrum; men hvis det skal kunne lade sig gøre, maa Sporet være meget smalt, da der jo kun ved Hjælp af smalle Spor er Tale om at gaa til meget skarpe Krumninger; og paa den anden Side paaregnes der af Fabrikken en saa stor Indtægt, at der maa tages alt muligt Hensyn dertil. Endvidere skal der være Station ved Karrebæk, ved Næstved, Vest for Sygehuset, ved Glumsø. Mellemstationer med Sidespor ved Karrebæk, ved Gjølsted, Herlufsmagle og eventuelt Trellose, og Holdeplads ved Stenbæksholm, Lille Næstved, Risløv og eventuelt endnu et Par Steder. Det er naturligvis til ingen Nytte at fordybe sig videre deri. Jeg skal blot tilføje, at et af vore mest bekendte og dygtigste Ingeniørfirmaer, Madsen & Johansen, det Firma, der blandt andet har anlagt Slagelse—Næstvedbanen, har undersøgt Sagen, har gjort Overlag o. s. v. og endelig har tilbudt at bygge denne Bane for i alt 428,000 Kr. Ekspropriationsudgiften anslaaes til 150,000 Kr., og Forrentningen af hele Summen, medens Banen anlægges, til 30,000 Kr.; det hele bliver ca. 608,000 Kr. De aarlige