

øvrigt skal jeg henstille til den ærede Minister, at en Redegørelse for Anvendelsen af den her omhandlede Konto fremtidig optages i Ministerialtidende i Lighed med, hvad der finder Sted for adskillige andre lignende Bevillingers Vedkommende.

Jeg skal derefter sige nogle Ord om de forskellige Jærnbanespørgsmaal. Det har været mig en Tilfredsstillelse — og jeg tvivler ikke om, at Tinget deler denne Følelse — at høre den ærede Ministers Udtalelse om Administrationens Holdning som Følge af Jærnbanekatastrofen. Han fremhævede, at denne Ulykke har været en Paaminder for Administrationen til at søge at udvise en endnu større Omhu og Paapasselighed saa vel med Hensyn til Antagelsen af Lokomotivførere som med Hensyn til hele Driftens Ledelse, end Tilfældet har været allerede forud. Han omtalte endvidere, at Administrationen har ladet sig det være magtpaaliggende omhyggelig at gennemgaa alle Bestemmelser og Reglementer med Hensyn til Jærnbanedriften for at søge, om der skulde være nogen Brist paa noget Punkt, og at man vilde gøre sit yderste for at bringe alt i fuldkommen Orden, hvis det maatte vise sig, at der paa noget Punkt er noget at rette. Dette have vi kun med Tilfredshed kunnet høre. — Hvad angaar de forskellige fremdragne Smaaspørgsmaal, skal jeg med Hensyn til det lille Punkt om, at Billetkontorerne ikke bør lukkes en unødvendig lang Tid, før Togene afgaa, sige, at den ærede Minister bør efter min Mening ikke frygte for, at Publikum skal misbillige, at man overlader til Folk selv, om de kunne naa at komme med Toget eller ej. Publikum vilde i det hele taget have godt af at blive betragtet noget mindre som Pattebørn, end det hyppig er Tilfældet. Naar Folk blive vænede noget mere til at klare sig selv, saa gaar det allerbedst. Hvis en Mand har saa gode Ben, at han kan springe Vejen fra Billetkontoret til Toget paa $\frac{1}{4}$ Minut, er det lidt urimeligt, at han ikke skal have Lov til det, fordi Gennemsnitsben kræve $\frac{1}{2}$ Minut; og hvis omvendt en Mand for at naa Toget behøver $\frac{3}{4}$ Minut og saaledes kommer for sent, faar det sandelig at blive hans egen Sag. Som sagt, lad dog Publikum have lidt mere Frihed, lad der ikke være en Assistent eller Tilsynsmand paa ethvert Punkt, som jager Folk ind og ud af Kupeerne i Stedet for at lade dem nogenlunde finde sig selv til Rette. Det gaar langt bedre, og det giver langt mindre Anledning til Misforståelse og Anker end den Ammeadmini-

stration, som hidtil har været fulgt. — Saa kommer jeg til et ret betydeligt Spørgsmaal — det er navnlig det ærede Medlem for Køge (Alberti), som foranlediger mig til paa ny at fremdrage det — nemlig Anlægget af en direkte Bane mellem Kjøbenhavn og Køge. Jeg tør sige, at alle Medlemmer her i Tinget nære den største Interesse for Køge. Det vilde være umuligt at sidde her i Tinget nogle Aar uden at faa en saadan Interesse. Der er kun én By, som kan konkurrere med Køge, det er Esbjerg. Jeg sætter nu overmaade stor Pris paa — og jeg tror, vi alle maa erkende, at det er en Opgave af stor Vigtighed for Verdenstrafikken — at kunne komme saa hurtig som muligt til Køge. Der er kun en Ting, jeg sætter ved Siden deraf, ja næsten over det, det er at kunne komme hurtig derfra igen. Naar vi vilde yderligere forbedre og udvikle Trafikforholdene fra Kjøbenhavn Syd paa, bliver Spørgsmaalet ikke blot at komme hurtig til Køge; vi maa ogsaa se, hvorledes Linien er, naar vi komme paa den anden Side. En Jærnbane fra Kjøbenhavn til Køge kan næppe bygges under 3 Millioner Kr. Den vil blive 5 Mil lang, medens man nu fra Kjøbenhavn til Køge over Roskilde har 7 Mil. Efter den Pris, som vore Statsbaner gennemsnitlig koste at bygge, vil det næppe kunne gøres under 3 Millioner. Hvis denne Bane skal fyldestgøre det Formaal saa vidt mulig at forkorte Afstanden, altsaa føres ad den korteste Linie — for det vilde jo ikke hjælpe at lave en ny Zigzag-Linie — da maa den løbe tæt langs Kysten, og den faar et meget lille Opland. Disse to Mil, som Vejen bliver kortere, ville, naar vi køre med en Iltogsfart af 8 Mil, medføre en Tidsbesparelse af 15 Minuter. Naar vi da nu følge videre langs Sydbanen, komme vi til Næstved, hvor Banen slaar et stort Sving. Hvis man her mellem Stationerne ved Olstrup og Lou lægger et lille Stykke Bane paa noget over en Mil, vil man kunne spare ikke mindre end en Mils Omvej om ad Næstved. Her kan der altsaa spares forholdsvis betydelig mere end ved de 5 Mils Kjøgebane. Og køre vi nu videre, ned til Masned-sund, komme vi til Spørgsmaalet om Forbindelsen med Falster. Jeg ved ikke, om der foreligger nøjagtige Overslag over Bekostningen ved en Bro fra Masnedø over til Falster, men efter hvad der allerede tidligere er blevet mig meddelt fra kyndig Side, maa jeg antage, at en saadan Bro vil kunne bygges for en 5—6 Mill. Kr. — det er vist endogsaa