

at komme gennem den bedst befolkede Del af Oplandet.

Under *g.* finde de Herrer en Jernbane fra Næstved til Hillerød. Fra Kommissionens Side var indstillet et Forslag om en Statsbane fra Næstved til Ringsted, oven i Købet udstyret i Retning af Skinnernes Sværhed osv. og med Kurver og Stigningsforhold ligesom Sydbanen, bestemt nemlig til gennemgaaende Trafik, til eventuel Aflastning af Sydbanen ved at føre Togene over Ringsted—Næstved i Stedet for over Køge. Regeringen fandt imidlertid ved sine Overvejelser af Sagen, at denne Statsbanestrækning burde forlænges over Hvalsøe, hvor den skar Kalundborg-Banen, over Frederikssund, hvor den optog København—Frederikssund-Banen, og Slangerup til Hillerød, hvor den altsaa mødte Statens Bane fra København til Helsingør. Naar man medtog denne Strækning som Statsbane, var det ud fra den Betragtning, at der var Trang til en Forbindelsesbane mellem de fra København mod Nord, Vest og Syd udstraalende Baner, en Forbindelsesbane, svarende, om man vil, til Vørslev—Slagelse—Næstved-Linien, her længere i Øst, og svarende, for at nævne en Analogi fra Jylland, til, hvad der vilde opnaas, naar man, som foreslaaet fra Kommissionens Side, forlængede de mange smaa Privatbaner fra Østkystbyerne ind til den midtjydske Længdebane. Der vil da ogsaa der fremkomme et Saadant, om jeg maa bruge et Billede, „Redekamsforslag“, som der ogsaa her er Tale om. Naar man fandt Anledning til at foreslaa denne Strækning anlagt som Statsbane — en Del af den var allerede fra Kommissionens Side foreslaaet som Privatbane —, var det under særligt Hensyn til, at man forudsaa den Tid, da denne Bane kunde faa Betydning for den gennemgaaende Trafik fra Sverige, Norge, over Nordsjælland, Syd paa over Gødser og omvendt, en Forbindelse, der maaske neppe vil faa stor Betydning, i alt Fald ikke saa langt ud i Fremtiden, vi kunne se, for Persontrafikken, men derimod vistnok for Godstrafikken. Imidlertid har man netop med denne Forskel for Øje kun foreslaaet, at denne Del af Statsbanen Næstved—Hillerød skal anlægges efter et lettere og derfor ogsaa billigere System end Strækningen Ringsted—Næstved. I Folketinget har man specificeret Retningen noget ved at indføre Ordene: Herlufmagle, Glumsø, Sandby. Det har jeg kunnet slutte mig til, for det var ogsaa den Retning, jeg,

støttet paa Statsbaneanlægene, maatte foretrække.

Endelig finder man under Litra *h.* en Statsbane fra Køge til Kværkeby. Den var heller ikke foreslaaet af Kommissionen, men optoges af Regeringen som en Forbindelsesbane mellem Øst- og Vestsjælland, der kunde faa Betydning baade for Persontrafikken, men navnlig ogsaa for Godstrafikken ved at sætte Midtsjælland i Forbindelse med den gode Havn ved Køge.

Det er jo Mening, at disse Anlæg skulle anlægges i den Rækkefølge, i hvilken de ere nævnte. Hvor hurtigt det vil gaa, beror jo dels paa, hvilken Arbeidskraft man er i Stand til at sætte i Bevægelse, men Hurtigheden er ogsaa begrænset ved den Bestemmelse, som findes i Slutningen af § 3, at man ikke i noget Aar, medmindre man ved Finansloven gør Undtagelse derfra, kan gøre Regning paa mere end $2\frac{1}{2}$ Mill. Kr. af Statskassen til disse Anlæg. Da Udgifterne der ved ville andre omtrent 35 Mill. Kr., hvorfra dog maa drages det Beløb, der ifølge Forslaget skal tilskydes af de paagældende Egne, hvilket er omtrent 2 Mill. Kr., ville de Herrer se, at det Antal Aar, der vil medgaa til Anlægget af disse Baner, vil blive omtrent 13 — $2\frac{1}{2}$ Gange 13 er jo paa det nærmeste 33. Imidlertid skal jeg tilføje, at i denne min Opgivelse findes hverken Udgifter til Erhvervelse af den østsjællandske Bane eller Vejle—Give-Banen. Naar de Summer lægges til, vil man vistnok komme til et Tidsrum af 15—16 Aar.

Jeg gør i denne Forbindelse opmærksom paa, at der ved Redaktionen af dette saare udviklede Lovgivningsarbejde er indløbet nogle Fejl i § 3. Efter Vedtagelsen i Folketinget har man overset et Par, ganske vist ret underordnede Rettelser, som burde være indførte efter de i Folketinget vedtagne Ændringsforslag. Jeg skal nævne disse. Banen fra Give til Herning burde opføres med 100,000 Kr. mere, fordi den føres om ad Thyregod, altsaa med 2,189,000 Kr. i Stedet for 2,089,000 Kr. Jeg tør ikke paastaa, at dette kan betragtes som en Trykfejl, der kan rettes uden videre, men det maa da blive Genstand for Ændringsforslag, om ikke fra anden saa fra min Side. Banen fra Vigerslev til Køge skal opføres med 25,000 Kr. mere, af Hensyn til, at den skal føres om ad Greve. Banen fra Skern til Ringkøbing skal opføres med 100,000 Kr. mere af Hensyn til, at den skal