

Løbet af 10 Aar kan der ske ret store Forandringer og endnu større, naar Tidsrummet udstrækkes over 16—17 Aar. — Naar det i Folketingets Lovforslag er vedtaget, at Statens Bidrag dels til Statsbaner og dels til Privatbaner indskrænkes til et Beløb af $3\frac{1}{2}$ Mill. Kr. om Aaret, vilde der derved blive disponeret over 35 Mill. Kr., hvilket allerede er ret betydeligt. Jeg skal dog tilføje, at selv om man maaske ved senere Forhandlinger skulde forhøje Bidraget til 4 Mill. Kr., skulde jeg for mit Vedkommende ikke have noget imod det. I øvrigt maa man ikke overse, at der i dette Tidsrum let vil stilles uafviselige Krav til Statskassen i anden Henseende om det samme Emne.

Det blev allerede paapeget i Gaar af det ærede 2det Medlem for 5te Kreds (Tesdorpf) — og i saa Henseende kan jeg slutte mig til hans Udtalelser —, at den Tid ikke er fjern, hvor det vil være nødvendigt at faa en fast Forbindelse mellem Masnedø og Falster, og hvor det ogsaa vil blive nødvendigt, for saa vidt Banen fra Vigerslev til Køge bliver vedtagen, at faa et Dobbeltspor fra Køge til Masnedø. Den sydsjællandske Bane er meget stærkt belastet, saa stærkt belastet, at det allerede nu med den stigende Trafik tidt er vanskeligt at føre Togene planmæssigt igennem. Særlig ere Persontogene ikke saa sjældent forsinkede, og da det gælder den gennemgaaende Trafik, mener jeg, at netop nu, hvor der vil opstaa en Konkurrence med vort Naboland, er det af yderste Vigtighed, at der, naar det rette Tidspunkt er inde, træffes saadanne Foranstaltninger, som gøre Landet konkurrencedygtigt.

Efter de faldne Udtalelser er det jo muligt, at der vil blive gjort Forsøg paa kun at gennemføre Lovforslaget med en Begrænsning, men hvad enten det nu sker, eller det gennemføres saaledes, som det er forelagt, ønsker jeg dog at gøre nogle enkelte Bemærkninger. Det kan være, at de kunne blive uforholdne, man ved jo ikke, hvor vidt man kan komme i Retning af at indskrænke Forslaget, men jeg ønsker dog at gøre dem allerede nu ved denne første Behandling. Disse Bemærkninger gælde da først Statsbanen under g., en Statsbane fra Næstved over Ringsted til Hillerød. I Jernbanekommissionen var der kun foreslaaet en Statsbane fra Ringsted til Næstved. Det er dog ikke om denne Forskel, jeg ønsker at udtale mig, det er en Sag, som først vil komme til nøjere

Drøftelse i det Udvalg, som ganske sikkert vil blive nedsat. Derimod ønsker jeg at udtale en Forandring over, at man hverken i Jernbanekommissionen eller i Folketinget har fundet Anledning til, hvad jeg anser for særdeles formaalstjenligt, at forbinde en ret stor Station med en nærliggende og god Havn. Næstved maa i saa Henseende betragtes som en af de større Stationer; den staaer i alt Fald som Nr. 18 i den lange Række af Jernbanens ca. 300 Stationer. Karrebæksminde Havn har en Vanddybde af 18 Fod, og saa vidt jeg skønner, har enhver Forbindelse, der skabes mellem en større Station og en god Havn, ikke alene sin Interesse for begge disse, men ogsaa en meget stor almindelig Interesse. At Jernbanekommissionen ikke har fundet Anledning til at stille Forslag herom, kan jo være af Mangel paa Henvendelse i saa Henseende — jeg har i alt Fald mellem de Bilag, som ledsage Kommissionens Betænkning, ikke kunnet finde noget Andragende, der kunde give Kommissionen Anledning til at tage Sagen op. Derimod er det mig bekendt, at der til Folketinget, og navnlig til dettes Udvalg, er stillet Anmodning i saa Henseende, og dette har jo haft til Følge, at et overvældende Flertal, 14 af Udvalgets 15 Medlemmer, i Betænkningen stillede et Ændringsforslag til anden Behandling om, at Udgangspunktet „Næstved“ forandredes til „Karrebæksminde“. Dette Forslag blev ved anden Behandling taget tilbage, men den højtærede Trafikminister stillede da til tredje Behandling et Forslag om en privat Jernbane fra Næstved til Karrebæksminde med et Statstilskud af $\frac{2}{3}$. Et saadant Forslag kunde jo se ret antageligt ud, men det er langt fra det samme som det, der var stillet af Udvalget til anden Behandling, og jeg maa med megen Beklagelse udtale, at jeg anser dette Forslag, som er stillet af den højtærede Minister, for at være uden væsentlig Betydning. For det første anser jeg det for tvivlsomt, om Næstved, som allerede er meget stærkt bebyrdet med Gæld og har høje Skatter, i Forbindelse med to Landsogne, hvorigennem Banen føres, men som for øvrigt kun berøres i deres østlige Del, vil være i Stand til at tilvejebringe den sidste Trediedel. Men den værste Anstødssten for en saadan ubetydelig Privatbane paa 11 Kilometer er selve Driften. Den kan ikke bære de Udgifter, som ere forbundne med Driftsledelse og Personale. Og endnu mindre kan en saadan Bane tilvejebringe et tilstrækkeligt Godsmateriel til at befordre,