

gentager de tidligere anførte Betæneligheder ved at gaa til Syderup i Stedet for til Børslev. Under de tidligere Forhandlinger — det var navnlig ved anden Behandling af Lovforslaget i 1890—91, at de forskellige Betragtninger for og imod at gaa til Børslev kom frem — blev det anført, at en Børslevbane kommer til at gaa saa nær ved Havet, at den formentlig vilde komme til at betjene et mindre Opland, særlig paa Grund af Tissjøens Beliggenhed, i Modsetning til, hvis man gik Øst for Tissø, ligesom der ogsaa blev anført Betragtninger om, at det skulde i strategisk Henseende være hensigtsmæssigere at gaa til Syderup end at gaa til Børslev. Fra Regeringens Side blev der den Gang, og der er ligeledes i det trykte Bilag gjort Betragtninger gældende i modsat Retning til Støtte for at foretrække Slagelse-Børslev for Slagelse-Syderuplinien. Disse Betragtninger gaa ud paa 3 Ting: at den nordlige Del af en Syderup Bane træffer paa et meget kuperet Terrain, hvilket jo vil medføre forøgede Udgifter; at Banen vil være mindre hensigtsmæssig paa Grund af Oplandets Bestaaffenhed, idet der udtales den Opfattelse, at Oplandet omkring den ikke vil være saa godt, navnlig paa Grund af Skovforholdene og den mindre Behygelse — det vil med andre Ord sige, at denne Bane ikke saa godt som en Børslev Bane vil gavne den lokale Trafik — og den 3dje Hovedbetragtning gaar ud paa, at Syderuplinien vil være uheldig for den gennemgaaende Trafik, idet Vejen fra Kalundborg ned til Slagelse vil forlænge en gennemgaaende Trafik med 2,4 Mil. Ved en gennemgaaende Trafik tænkes naturligvis paa den Trafik, som kommer fra Thyland, gaar over Kalundborg, og hvis Maal ikke er Hovedstaden, men det sydlige Sjælland og den Vej ud af Riget. — Det er altsaa de forskellige Betragtninger, der her staa over for hinanden.

Med Hensyn til de forskellige Liniers Betydning i strategisk Henseende mangle samtlige Udvalgets Medlemmer den fornødne Sagkundskab til at have nogen begrundet Mening i saa Henseende. Jeg skal derfor kun tillade mig at bringe i Erindring, hvad der under Forhandlingerne i 1890—91 blev udtalt fra den højterede Krigsministers Side. Disse Bemærkninger, som findes i Landstingsstidenden, S. 734—735, gik i det væsentlige, kort gengivet, ud paa, at man fra Krigsministeriets Side altid havde tænkt sig en strategisk Bane i den vestlige Del af Sjælland, altsaa om en Forbindelsesbane mellem Vestbanen og Nordvestbanen, udmundende i Syderup. De Forhaab-

ninger, man havde næret om at naa dette, havde imidlertid vist sig stadig ikke at blive til noget, og da saa Forslaget kom frem om Børslev Banen, turde Ministeriet ikke paatage sig det Ansvar, at erklære, at det ikke kunde bruge den, thi den frembød ogsaa strategiske Fordele. Vel vilde den, navnlig paa Grund af Nærheden ved Havet, staa tilbage for Syderuplinien, men paa den anden Side kunde der tænkes Forhold, hvor den i strategisk Henseende frembød Fordele fremfor denne. Jeg skal i øvrigt ikke komme videre ind paa dette Spørgsmaal, jeg har kun fundet det naturligt ved denne Lejlighed, da Spørgsmaalet atter er fremme til Drøftelse, ogsaa at henlede Opmærksomheden paa, hvad der fra den mest saghyndige Kilde er fremkommet angaaende dette Spørgsmaal.

Jeg skal saa gaa over til at omtale de tre Hovedbetragtninger, som ere fremkomne fra Regeringens Side. Selvfølgelig har Udvalgets Flertal maattet tillægge disse Udtalelser stor Betydning, men vi have dog ved Drøftelsen af Spørgsmaalet ikke fundet, at vi kunne tillægge dem tilstrækkelig Betydning til at bevæge os til at holde paa Børslevbanen, men have tværtimod troet, at der er mest, der taler for Syderuplinien. — Jeg skal først dvæle ved den midterste Indvending; den første, Pengespørgsmaalet, skal jeg gemme til senere og tage den anden først, som gik ud paa, at den østlige Linie ikke skulde være saa god for Lokaltrafikken, som den vestlige. Dette vil, naar man ser paa Hapulationsforholdene, ogsaa være rigtigt, hvis man tænker sig, at Valget stod mellem Børslevlinien og en Slagelse-Syderuplinie, der styrede den korteste Vej paa Syderup. Samtidig med, at vi modtog den sidste Skrivelse fra vedkommende Ministerium, fik vi imidlertid tilstillet et Kort, hvorpaa, i Henhold til de Forklaringer, der gives i Skrivelsen, var indsat Linien, saaledes, som den efter Regeringens Mening maatte være, naar man skulde gaa til Syderup. Vi maa derfor, naar vi undersøge, hvilken Betydning en saadan Linie har i lokal Henseende, tænke os en Linie draget lige fra Øst til Vest til den sydlige Ende af Tissø. Det er da klart, at saa kan Syderuplinien ikke staa tilbage — det er heller ikke jagt fra Regeringens Side — for Børslevlinien, idet Meningen er, at man skulde føre den til Høng, og saa skulde den dreje Øst paa over Ruds Bedby. Den vilde altsaa i Virkeligheden berøre ganske det samme Opland, og den er for saa vidt aabenbart at foretrække for Børslevlinien, som den tager Ruds Bedby med, idet man, naar man tager