

længe Banen meget betydeligt uden at komme et synnerligt større Opland tilgode. Disse Spørgsmaal har jeg som sagt kun villet nævne ved denne Leilighed for at henlede Opmærksomheden derpaa. Men for nu at vende mig til Indholdet af det Lovforslag, her foreligger, er jeg ligesom den foregaaende ærede Læser (Dahl) ganske enig i, at denne Bane føres fra Slagelse Station til Næstved Station. Den ærede foregaaende Læser berørte et Spørgsmaal, som maa paatrænge sig Enhver, der kjenner Forholdene i den Egn. Det er den overordentlig uheldige Beliggenhed af Stationerne saavel ved Slagelse som ved Sorø og tilbøls ogsaa ved andre Kjøbstæder paa den vestjællandske Bane, hvor der ikke er taget tilstrækkeligt Hensyn til Kjøbstæderne ved det første Anlæg, og navnlig de to Stationer, som jeg først nævnde, ere komne til at ligge i en meget betydelig Afstand fra de paagjældende Byer. Det vilde selvfølgelig være forbundet med meget stor Bekostning at faa dette ændret. Det lod sig maaste forøvrigt lettere gjøre ved Slagelse Station end ved Sorø. Det vilde dog ikke være uoverkommeligt, ligesom det vist ogsaa kunde betale sig at omlægge den vestjællandske Bane paa en Strækning af $\frac{1}{2}$ Mils.vei, saaledes at den kom til at gaa umiddelbart Syd for Slagelse iftedetfor at den nu gaar ca. 2000 Alen Nord for Slagelse. Naar jeg kunde ønske, at det blev taget under Overveielse, hvorvidt og med hvilken Bekostning en saadan Forandring lod sig iværksætte, er det fordi der jo her er Tale om en meget betydelig Udvidelse af Slagelse Station, en saadan Udvidelse, at den kan sættes ved Siden af en fuldstændig Fornyelse af Stationen, hvad Bygningerne og ogsaa hvad en stor Del af de øvrige Arbejder angaar. Det er en Udvidelse, som er anslaaet at skulle andrage 463,000 Kr. Jeg tror, at det fortjente Overveielse, hvorvidt det, naar man staar ligeoverfor en saa stor Bekostning, ikke vilde kunne svare Regning at foretage en Omlægning af Banen, hvorved Stationen kom til at ligge paa et gunstigere Sted. Det er nemlig ikke blot af Betydning for den paagjældende By eller for den paagjældende Egn, at Stationen ligger umiddelbart ved en Kjøbstad, navnlig ved en større Kjøbstad. Det er ogsaa af stor Betydning for Banens Rentabilitet. Sammenligner man Trafikken til Slagelse med Trafikken til Næstved, vil man finde, at Beboerne langs Jernbanen med deres Varer, men til Slagelse kommer der overordentlig Faa ad Jernbanen, fordi man har den lange Transport fra Jernbanen til Byen, idet Beboerne ligesaa gjerne, eller hellere, kjøre med Bogn, naar de kunne gjøre det, ja, Transporten fordyres saa meget, at de ofte unklade helt at komme til Byen. Den lokale Trafik i strengere Forstand, hvorved jeg forstaaer Trafikken fra Omegnen til Kjøbstaden, hemmes i overordentlig høj Grad ved, at Stationen ligger saa langt fra Kjøbstaden. Man vil ogsaa se, at paa den nordvest-

sjællandske Jernbane, hvor Stationerne jo alle ligge gunstigt, er Trafikken fra Oplandet og Omegnen og de mindre Stationer til Kjøbstæderne meget betydelig. Men noget Saadant finder ikke Sted paa den vestjællandske Bane til Slagelse og Sorø. Dette Moment bør komme i Betragtning ved Afgjørelsen af dette Spørgsmaal, og jeg tillader mig at henstille til den høitærede Minister at lade foretage en Undersøgelse i saa Henseende. Læser det sig ikke gjøre at faae Stationen ved Slagelse flyttet tilligemed en Omlægning af selve Jernbanen, vil det, som det er foreslaaet i Lovforslaget, være fornødent at lægge en Holdplads eller en Lokalstation, som det er kaldt, umiddelbart ved Byen, hvor den nye Jernbane skærer Vanderveien mellem Slagelse og Skjelskør. Det vilde selvfølgelig til en vis Grad afhjælpe Trangen, men ingenlunde fuldstændigt, og denne Station vilde jo kunne spares, dersom man kom til det Anlæg, jeg har nævnt. Hvad nu angaar selve den foreslaaede Linie mellem Slagelse og Næstved, vil det ses, at Regjeringen har paatænkt at føre den fra Slagelse over Flakkebjerg og Julebjerg til Næstved Station saaledes, at den løber Nord om ind paa Næstved Station. Der er flere Punkter i denne korte Angivelse, som ikke ere tydelige, og om hvilke jeg antager, at Udvalget vil faae nærmere Oplysning, men jeg skal dog allerede strax herved bemærke et Par Ting. Det Første og Bigtigste er, at denne Linie vil blive for nordlig til, at den kan faae tilstrækkeligt Opland, og til, at den i tilstrækkelig Grad kan komme den Egn tilgode, som man vil hjælpe ved denne Linie. Den paagjældende Bane har to Diemed. Det ene er at danne en Forbindelse mellem den vestjællandske og den sydjællandske Jernbane, saaledes at Afstanden mellem Korsør og Næstved bliver forkortet saa meget som muligt. Det andet Diemed, som ogsaa er udtalt i Motiverne, er at tilfredsstille Jernbaneinteresserne i en Egn, som Jernbaneforbindelsen hidtil i meget ringe Grad er kommen tilgode. Det første Moment, at tilveiebringe en Forbindelse mellem Vestbanen og Sydbanen, vil selvfølgelig have en ikke ringe Betydning; det vil bringe ikke blot de paagjældende Egne af Sjælland i Forbindelse med hinanden, men det vil jo ogsaa bringe Alt, hvad der ligger Best for Storebælt, i en nærmere Forbindelse med Sydsjælland og derigjennem ogsaa med Lolland og Falster. Smidertid maa Ingen tro, at en Jernbane mellem Slagelse og Næstved vil faa sin største Trafik som gjennemgaaende Bane. Det vil paa ingen Maade være Tilfældet; sin største Trafik kan denne Bane kun vente ved den lokale Trafik, men den kan ogsaa vente en meget betydelig lokal Trafik, eftersom den vil komme til at gaa gjennem en af de folkerigeste og frugtbarste Egne af Danmark. Jeg tror derfor, at dette Hensyn til at drage den størst mulige lokale Trafik til sig ikke bør sættes saa fuld-