

saaledes skal tjene til Forbindelse mellem 2 Hovedbaner, og naar den særlig af militære Hensyn skal have samme Trafikveie som disse, bør den kunne besøges af det samme Materiel og derfor have en ligesaa stærk Sporbygning som disse. Ved at forsyne Banen med en lettere Sporbygning, f. Ex. som Frederiksbundsbanens, vilde der ganske vist ved Anlæget indvindes nogen Besparelse, men til en saadan Sporbygning behøves særlige, lettere Locomotiver, hvilket vilde være en Ulempe for Trafikken og en Forbyrrelse af Driften af en Forbindelsesbane. Ved at vælge et Mellemstystem som Vendsysselbanens, vilde man miste den største Del af den for Anlæget tilsigtede Besparelse, samtidig med at man vilde forsøge Sporstyremernes Antal paa Sjælland til tre forskellige, et Forhold, der baade er kostbarere og mindre hensigtsmæssigt for Banens Bedligholdselse. Man maa saaledes fremdeles anse det for hensigtsmæssigst, at Slagelse—Næstved Banen forsynes med en Sporbygning, der svarer til de sjællandske Hovedbaners Sporbygning.

Hvad Banens Retningslinie angaaer, skal man bemærke, at den af Regjeringen foreslaaede Linie paa intet Punkt hverken ved Flakkebjerg eller ved Fuglebjerg er fjernet mere end høiest ca. $1\frac{1}{2}$ Mil fra Sydvestkysten af Sjælland, en Afstand, der i og for sig ikke kan siges at være stor, og som kun vilde afkortes ca. $\frac{1}{8}$ Mil ved den af Udvalget paapegede Retningslinie. Imod Valget af denne Linie tale de Omstændigheder, at man vilde sjerne Banen for meget fra det sydsjællandske Centralpunkt Fuglebjerg, at man uden at forsøge Oplandet for den locale Trafik vilde forsøge Banens Længde for den gennemgaaende Trafik, at et Banelæg fra Fodby til Næstved synes at blive vanskeliggere og kostbarere end et tilsvarende Baneanlæg i den til Grund for Lovforslaget liggende Linie, at det af militære Hensyn foreslaaede Forbindelsesspor mellem Slagelse—Næstved Banen og den sydsjællandske Jernbane i alle Tilfælde vilde blive længere og kostbarere, naar den af Udvalget paapegede Retningslinie for Slagelse—Næstved Banen følges, samt at der under ingen Omstændigheder synes at kunne paavises nogen Besparelse herved for Anlæget eller Driften ved Udvalgets Linie med Sidebane til Skjælforsammenlignet med den til Grund for Lovforslaget liggende Linie med Sidebane til Skjælfors. Hvad særligt angaaer de tvende Liniers locale Betydning, skal man henvise til det højsølgende Kort, paa hvilket saavel den projecterede Baneline som den af Udvalget foreslaaede ere angivne. Paa Kortet er derhos angivet Befolkningsforholdene, saaledes som disse stille sig efter Folketællingen i 1880, hvilket Materiale ikke var tilstede ved Udarbejdelsen af Projectet.

Det vil deraf fremgaa, at den projecterede Retningslinie gennemskærer et mere befolket Terrain, og at den særlig har det Fortrin at træde i Berøring med Fuglebjerg som det mest fremtrædende Centralpunkt paa Egnen. Henset til Populationsforholdene kunde der snarere være Anledning til paa Strækningen nærmest Næstved at give Banen en noget nordligere Beliggenhed, saafremt Terrainforholdene ikke lagde Bæmskeligheder i veien derfor.

Det skjønnes derfor ikke rettere, end at saavel Hensynet til den gennemgaaende som til den lokale Trafik sydbestgjøres bedst ved den valgte Retningslinie; i sidstnævnte Henseende turde formentlig ogsaa det foreslaaede Antal Stationer og Holdepladse for det Første kunne anses som tilfredsstillende, idet der paa den ca. 5 Mil lange Bane foruden Lokalstationen ved Slagelse er projekteret Anlæg af 3 Mellemstationer og 2 Holdepladse.

Hvad endelig angaar Spørgsmaalet om en delvis Flynning af den vestsjællandske Jernbane, saaledes at Banegaarden ved Slagelse kommer til at ligge ved selve Byen, skal man minde om, at den vestsjællandske Jernbane i sin Tid er anlagt med Maximalstigninger af 1:250 for at muliggjøre en billig Drift af samme. Nu paa et enkelt Sted af hele Banen at opgive denne Stigningsgrænse og sammentænde lægge steilere Stigninger ind i Banen, vilde medføre en fuldstændig Forandring af hele den nuværende, i det Hele tilfredsstillende Driftsmaade, eftersom de gennemgaaende Togs Størrelse maatte reguleres efter dette nye ugunstigere Stigningsforhold. I Betragtning heraf maa man ligeoverfor den foreslaaede Flynning af Banen op til Slagelse med Nødvendighed gaa ud fra den Forudsætning, at det forlagte Banestykke skal fremstilles med Stigninger, der ikke overstige Forholdet 1:250. Som det er fremstillet paa medfølgende Kort over Slagelse og Omegn, vil det nu vel være muligt med en Stigning af 1:250 at naa op fra Vestbanens Niveau ved Hyldestrup til omtrent Banegaardsvejens Niveau tæt Nord for Slagelse Kjøbstad, og forsaavidt vilde det ikke være umuligt paa dette Sted at anlægge en Slagelse Station tæt Vest for Banegaardsvejen. Men det vil tillige af det medfølgende Terrainprofil I. ses, hvilket overordentlig stort Jordarbejde en saadan Flynning af Stationen vilde foranledige, idet Udgravningsmassen vilde løbe op til ca. 136,000 Kubikfavn Jord; den hele Foranstaltning vilde derfor blive overordentlig kostbar, idet den vilde medføre en Beføstning af ca. 1,485,000 Kr., erflusive Erstatninger for de for bestandigt dertil indtagne Arealer — saaledes som nærmere vil ses af det højsølgende Overflag I.