

Driften som for Publikum opnaas ved at forlænge Hovedperronen paa Stationerne og føre Sporet for den nye Bane ind til Bagfliden af Perronen. Publikum vil da kunne komme til og fra Sidebanens Tog uden at behøve at passere Sporene, og Hovedbanernes Tog ville da ikke behøve at krydse Sidebanens Tog paa Stationerne, hvorved Fare for Sammenstød af Tog vil blive undgaaet. Paa begge Stationer er imidlertid Varehuset beliggende paa samme Side som Hovedbygningen, henholdsvis Vest og Nord for denne, og den ommeldte Ordning medfører derfor, at Varehusene maa flyttes. Desuden bør der paa begge Stationer opføres Lokomotivremiser samt foretages de fornødne, iøvrigt temmelig omfattende Sporudvidelser m. v. Paa Slagelse Station maa endvidere Vognremisen og flere andre mindre Bygninger flyttes, for at de nye Spor kunne føres igennem. Paa Næstved Station maa Vognremisen udvides. Endelig bør der anlægges en Viadukt for den saakaldte Jernbergvei, der skærer Slagelse Station i den østlige Ende. Omkostningene ved de omhandlede Udvidelsesarbejder ere anslaaede til c. 463,500 Kr. for Slagelse Stations Bedkommende og c. 264,000 Kr. for Næstved Stations Bedkommende. Til Banens Forsyning med Driftsmateriel, Inventarium og Redskaber samt til Prøvefarter m. v. er anslaaet at ville medgaa et Beløb af c. 720,000 Kr.

—

Hvad Lovforslagets enkelte Bestemmelser angaar, da behøve disse formentlig ikke nogen nærmere Motivering. De til Erhvervelsen af de fornødne Arealer medgaaende Summer paatænkes afholdte af den almindelige Expropriationskonto paa Finantsloven. Den overordnede Kontrol med Baneanlægget føres af Overingeniøren for de nye Statsbaneanlæg, hvis Lønning bevilges paa Finantsloven. Udgifterne til Expropriations- og Taxationskommissionerne forudsættes derhos afholdte af den almindelige Bevilling hertil paa oftnævnte Lov, paa lignende Maade som det hidtil har været Tilfældet ved Statsbaneanlægene i Jylland og Sjyn.

I en under 18de April 1882 til Indenrigsministeriet indsendt Skrivelse har det af Folkethinget i forrige Rigsdagssamling nedsatte Jernbaneudvalg udtalt, at der under Behandlingen af Lovforslaget om den heromhandlede Bane i Udvalget havde gjort sig forfæltige Betænkkeligheder gjældende med Hensyn til Rentabiliteten af den foreslaaede Linie. Efter den Betydning og Trafik, som Banen kunde ventes at ville faa, maatte Udvalget anse det for uforødent at bygge Banen efter det samme svære System som de øvrige sjællandske Baner, men et noget lettere System f. Ex. som det, der er anvendt ved Vendsysselbanen, maatte formentlig kunne fyldestgjøre de forfæltige Hensyn. Fremdeles vilde Banens Rentabilitet vistnok være afhængig af, at der toges større Hensyn til den locale Trafiks Krav, og der burde til dette Diemed gives Banen en noget sydligere Linie end den af Regjeringen foreslaaede, ligesom ogsaa Stationernes Antal burde sørges betydelig. Paa Grundlag af disse Betragtninger ønskede Udvalget udarbejdet Planer og Overflag over en Linie efter Vendsysselbanens System og med omtrentlig følgende Retning: Vest om Slagelse Kjøbstad forbi Hænsted, Skjerpinge og Flakkebjerg til et Punkt mellem Dalmoose Kro og Høve, derfra i omtrent lige Linie mod Ost forbi Haarslev, Syd for Arløse, forbi Hyllinge og Todbj til Næstved Station med Station eller Holdeplads ved de nævnte Byer samt en Sidebane fra Dalmoose Kro til Stjelsfor med Holdeplads ved Egelsevmagle.

I Forbindelse hermed ønskede Udvalget, at det undersøgte, om der ikke maatte være Anledning til at omlægge en Del af den vestjællandske Jernbane, saaledes at Baneгаarden ved Slagelse kunde anlægges umiddelbart ved Byen, og ønskedes navnlig oplyst, i hvilket Forhold Fordelene og Befolkningen ved en saadan Flytning af Slagelse Baneгаard og deraf følgende Omlægning af en Strækning af den vestjællandske Bane vilde staa til hinanden.

Efter at man i denne Anledning har brevvevlet saavel med Directionen for de sjællandske Statsbaner som med Overingeniøren for de nye Statsbaneanlæg, skal man med Hensyn til hvad der saaledes af Udvalget er udtalt, fremsætte følgende Bemærkninger.

Slagelse—Næstved Banen kan ikke nærmest betragtes som en Localbane, idet dens Betydning navnlig vil komme til at bestaa deri, at der ved den tilbeiebringes en hensigtsvarende Forbindelse mellem Sydjælland og de Syd for Sjælland liggende større Der paa den ene Side og den vestlige Del af Kjøbenhavn—Korsør Banen paa den anden Side. Naar Banen