

Hensyn skal have samme Trafikevne som disse, bør den kunne befares af det samme Materiel og derfor have en ligesaa stærk Sporbygning som disse. Ved at forsyne Banen med en lettere Sporbygning, f. Ex. som Frederiksfundsbanens, vilde der ganske vist ved Anlægget indvindes nogen Besparelse, men til en saadan Sporbygning behøves særlige, lettere Lokomotiver, hvilket vilde være en Ulempe for Trafikken og en Forbyrrelse af Driften af en Forbindelsesbane. Ved at vælge et Mellemssystem, som Vendsysselbanens, vilde man miste den største Del af den for Anlægget tilstigede Besparelse samtidig med, at man vilde forøge Sporsystemernes Antal paa Sjælland til tre forskjellige, et Forhold, der baade er kostbarere og mindre hensigtsmæssigt for Banens Vedligeholdelse. Man maa saaledes fremdeles anse det for hensigtsmæssigt, 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 Slakkebjerg eller ved Fuglebjerg, er fjernet mere end høist ca. 1½ Mil fra Sydvestkysten af Sjælland, en Afstand, der i og for sig ikke kan siges at være stor, og som kun vilde affortes ca. ⅜ Mil ved den af Udvalget paapegede Retningslinie. Imod Valget af denne Linie tale de Omstændigheder, at man vilde fjerne Banen for meget fra det sydjsjællandske Centralpunkt Fuglebjerg, at man uden at forøge Oplandet for den lokale Trafik vilde forøge Banens Længde for den gennemgaaende Trafik, at et Baneanlæg 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 sydjsjællandske 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 hverken for Anlægget eller Driften ved Udvalgets Linie med Sidebane til Skjelftor, sammenlignet med den til Grund for Lovforslaget liggende Linie med Sidebane til Skjelftor. Hvad særlig angaar de tvende Liniers lokale Betydning, skal man henvise til det højsfølgende Kort, paa hvilket saavel den projekterede Banelinie som den af Udvalget foreslaaede ere angivne. Paa Kortet er derhos angivet Befolkningsforholdene, saaledes som disse stille sig efter Volketællingen i 1880, hvilket Materiale ikke var tilstede ved Udarbejelsen af Projektet. Det vil deraf fremgaa, at den projekterede Ret-

ningslinie gennemstærer et mere befolket Terrain, og at den særlig har det Fortrin at træde i Berøring med Fuglebjerg som det mest fremtrædende Centralpunkt paa Eggen. Henset til Populationsforholdene kunde der snarere være Anledning til paa Strækningen nærmest Næstved at give Banen en noget nordligere Bellinggenhed, saafremt Terrainforholdene ikke lagde Vanskeligheder imellem derfor.

Det skjønnes derfor ikke rettere end, at saavel Hensynet til den gennemgaaende som til den lokale Trafik fyldestgøres 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 Flytning af den vestsjællandske Jernbane, saaledes at Banegaarden ved Slagelse kommer til at ligge ved selve Bnen, skal man minde om, at den vestsjællandske Jernbane i sin Tid er anlagt med Maximalstigninger af 1:250 for at muliggøre en billig Drift af samme. Nu paa et enkelt Sted af hele Banen at opgive denne Stigningsgrændse og sammesteds 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 Flytning af Banen op til Slagelse med Nødvendighed gaa ud fra den Forudsætning, at det forlagte Banestykke skal fremstilles med Stigninger, der ikke overskride 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 Hyldeup til omtrent Banegaardsveiens Niveau tæt Nord for Slagelse Kjøbstad, og forsaavidt vilde det ikke være umuligt paa dette Sted at anlægge en Slagelse Station tæt Ost for Banegaardsveien. Men det vil tillige af det medfølgende Terrainprofil I. ses, hvilket overordentlig stort Jordarbejde en saadan Flytning af Stationen vilde foranledige, idet Udragningsmassen vilde løbe op til ca. 136,000 Kubikfavne Jord; den hele Foranstaltning vilde derfor blive overordentlig kostbar, idet den vilde medføre en Beføstning af ca. 1,485,000 Kr., eksklusiv Erstatningen for de for bestandigt dertil indtagne Arealer, — saaledes som nærmere vil ses af det højsfølgende Overslag I.