

deri, at der ved den tilveiebringes en hensigtsvarende Forbindelse mellem Sydhjælland 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 saaledes skal tjene til Forbindelse mellem 2 Hovedbaner, og naar den særlig af militære Hensyn skal have samme Trafikevne som disse, bør den kunne befares af samme Materiel og derfor have en ligesaa stærk Sporbygning som disse. Ved at forsyns Banen med en lettere Sporbygning, f. Ex. som Frederiksbundsbanens, vilde der ganske vist ved Anlægget indvindes nogen Beparelse, men til en saadan Sporbygning behøves særlige, lettere Lokomotiver, hvilket vilde være en Ulempe for Trafikken og en Forbyrdelse af Driften af en Forbindelsesbane. Ved at vælge et Mellemstystem, som Vendsysselbanens, vilde man miste den største Del af den for Anlægget tilføjede Beparelse sautidig med, at man vilde forøge Sporstystemernes 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 angaar, skal man bemærke, at den af Regjeringen foreslaaede Linie paa intet Punkt, hverken ved Flakkebjerg eller ved Julebjerg, er fjærnet mere end høist 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. $\frac{2}{3}$ Mil ved den af Udvalget paapegede Retningslinie. Imod Valget af denne Linie tale de Omstændigheder, at man vilde fjerne Banen for meget fra det sydhjællandske Centralpunkt Julebjerg, at man uden at forøge Oplandet for den lokale Trafik vilde forøge Banens Længde for den gennemgaaende Trafik, at et Baneanlæg fra Jodbby til Næstved synes at blive vanskeligere 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 sydhjællandske 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 Beparelse enten for Anlægget eller Driften ved Udvalgets Linie med Sidebane til Skjelsfær, sammenlignet med den til Grund for Lovforslaget liggende Linie med Sidebane til Skjelsfær. Hvad særlig an-

gaar de tvende Viniers Lokale Betydning, skal man henvide til det høstfølgende 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 Folketællingen i 1880. Det vil deraf fremgaa, at den projekterede Retningslinie gennemskærer et mere befolket Terrain, og at den særlig har det Fortrin at træde i Berøring med Julebjerg 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 Vanskeligheder iveien 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 vestjællandske Jernbane, saaledes at Banegaarden ved Slagelse kommer til at ligge ved selve Byen, skal man minde om, at den vestjællandske Jernbane i sin Tid er anlagt med Maximalstigningen af 1:250 for at muliggjøre en billig Drift af samme. Nu paa et enkelt Sted af hele Banen at opgive denne Stigningsgrænsse 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 Hylberup til omtrent Banegaardsveiens Niveau tæt Nord for Slagelse Rjøbslad, og forsaavidt vilde det ikke være umuligt paa dette Sted at anlægge en Slagelse Station tæt Øst for Banegaardsveien. Men det vil tillige af det medfølgende Terrainprofil I. ses, hvilket overordentlig stort Forarbejde en saadan Flytning af Statio-