

Bemærkninger til foranstaaende Lovforslag.

I Rigsdagssamlingerne 1881—82, 1882—83 og 1883—84 har der foreligget i Folkethinget Forslag til Lov om en Jernbane fra Slagelse Station til Næstved Station, uden at Behandling af samme blev tilendebragt i nogen af de nævnte Rigsdagsamlinger. Man har nu ment ved Fremsettelsen af nærværende Lovforslag igjen at burde søge Sagen gennemført og skal i den Anledning paant bemærke Følgende:

Efterat Roskilde er bleven Udgangspunktet for den sydsjællandske Jernbane, stiller det sig som en naturlig Opgave at søge tilvejebragt en mere direkte Forbindelse mellem den sydlige og den vestlige Del af Sjælland. Saalænge Jernbanen gennem det sydlige Sjælland kun har Forbindelse med den vestsjællandske Jernbane over Roskilde, maa nemlig den Trafik, der fra Volland og Falster samt den sydlige Del af Sjælland skal føres vestpaa, og omvendt Trafiken, der vestfra er bestemt for disse Landsdele, nu tilbagelægge en Omvei af c. 11 Mils Længde. En Forbedring af dette Forhold er bleven end mere paatrængende, efterat der nu er tilvejebragt Forbindelse med Dampfærger saavel mellem Sjælland og Fjyn som mellem Sjælland og Fyn. Hensynet til den gennemgaaende Trafik maa derfor ogsaa være medbestemmende ved Valget af Retningslinien for en ny Forbindelsesbane mellem den sydsjællandske og den vestsjællandske Jernbane, idet det vil være af Bigtighed, at denne Bane ikke erholder større Længde end fornødent. Det maa derhos fremhæves, at en saadan Forbindelsesbane vil være af væsentlig Betydning i Krigstilsælde.

Som Tilknætningspunkt paa Sydbanen for en ny Bane nordpaa til Forbindelse med den vestsjællandske Jernbane frembyder Næstved Station en naturlig Beliggenhed. Blandt Stationerne paa Vestbanen vil der kunne være Spørgsmaal om Ringsted, Sorø eller Slagelse som Udgangspunkt for Banen. Af disse Stationer bør Slagelse imidlertid ubetinget foretrækkes. Hvad enten nemlig Ringsted eller Sorø vælges, vil Veilængden for den gennemgaaende Trafik blive forøget.

Hertil kommer endvidere, at Egnen Syd for disse Byer for en væsentlig Del maa anses for betjent af de tilstedeværende Baner eller i ethvert Fald er gunstigere stillet end den mere sydlig og vestlig beliggende Egn, og at militære Hensyn ogsaa tale for Valget af Slagelse som Udgangspunkt for Banen.

En direkte Jernbane mellem Slagelse og Næstved vil erholde en Længde af ca. 5 Mil. Hvis man vilde føre Banen mellem disse Byer over Skjelskør, vilde dens Længde blive forøget med ca. 2 Mil. Da Afstanden mellem Skjelskør og et Punkt paa en direkte Slagelse—Næstved Bane imidlertid kun udgjør 1½ Mil, og Skjelskør derhos vil erholde en betvem Udgang til denne Bane, naar der anlægges en Station ved Plækkebjerg (ved Skjelskør—Sorø Landevei), maa det formentlig ertjendes, at en eventuel Inddragelse af Skjelskør i Jernbanenettet rettest bør ske ved Anlæget af en Sidebane og ikke ved en Forlængelse af en Bane, der vil faa Betydning for den gennemgaaende Trafik.

Fra Slagelse Station bør den nye Bane føres Vest om Byen, hvorhos der af Hensyn til Stationens forholdsvis betydelige Afstand fra Byen bør anlægges en Lokalstation tæt Syd for denne ved Veien til Skjelskør. Banen bør derhos foruden over Plækkebjerg føres over Fuglebjerg som det mest fremtrædende Punkt paa Egnen. Ved denne Retningslinie maa Egnens lokale Interesser i det størst mulige Omfang anses for at være fyldestgjorte. Ved Næstved vil Banen komme til at indmunde i den nordlige Ende af Stationen. For at undgaa det Rebroussement, der herved fremkommer for den direkte Forbindelse mellem Slagelse—Næstved og Næstved—Kjøge Banerne, vil det imidlertid af militære Hensyn være nødvendigt at anlægge et Forbindelsesspor mellem disse Baner Nord om Stationen.

Slagelse—Næstved Banen bør, som Forbindelsesled mellem 2 af Hovedbanerne paa Sjælland, anlægges efter samme Type som disse. Baneanlæget maa herefter anslaaes at ville medføre en Bekostning af ca. 1,960,000 Kr., herunder indbefattet Omkostningerne ved