

over Roskilde, maa nemlig den Trafik, der fra Lolland og Falster samt den sydlige Del af Sjælland skal føres vestpaa, og omvendt Trafikken, der vestfra er bestemt for disse Landsdele, nu tilbagelægge en Omvei af ca. 11 Mils Længde, der er besværlig og bekoftelig for de Reisende, men særlig for Godstrafikkens Bedkommende hindrer, at den Lettelse i Kommunikationen, der er tilveiebragt ved Dampfærger saavel mellem Sjælland og Falster som mellem Sjælland og Fyen, kommer til fuld Nytte i denne Forbindelse. En Forbedring af dette Forhold er bleven end mere ønskelig i vide Kredse efter Etableringen af Routen til Thykland over Gjedser, som utvivlsomt vil tilføre en Forbindelsesbane mellem den sydsjællandske og den vestsjællandske Jernbane megen gennemgaaende Trafik. Da endelig en saadan Bane vil være af væsentlig Betydning i Krigstilfælde, har man ment igjen at burde søge Sagen gennemført ved at fremsætte nærværende Lovforslag, som dog adskiller sig fra de foregaaende i et væsentligt Punkt, hvorom nærmere nedenfor.

Som Tilknætningspunkt paa Sydbanen for en ny Bane nord paa til Forbindelse med den vestsjællandske Jernbane frembyder Næstved Station en naturlig Beliggenhed. Under den Drøftelse, nærværende Sag har været undergivet, har det ikke været omstridt, at Banen fra Næstved burde føres til Slagelse, hvilken Linie anbefaler sig ved at være den korteste, og ved at Eggen Syd for Sorø og Ringsted maa anses for betjent af de tilstedeværende Baner eller i ethvert Fald er gunstigere stillet end den mere sydlig og vestlig beliggende Egn, ligesom militære Hensyn ogsaa tale for Valget af Slagelse som Udgangspunkt for Banen.

Man maa vedblivende være af den Formening, at Banen bør føres fra Slagelse over Flakkebjerg og Julebjerg til Næstved, hvorved den vil faa en Længde af ca. 5 Mil. Digesaaltdt som man kan anse det tilraadeligt at føre Banen over Skjelsfær og derved forøge dens Længde med ca. 2 Mil i Stedet for senere at jætte Skjelsfær i Forbindelse med Jernbanenettet ved Hjælp af en Sidebane, lige saa lidt finder man det rigtig at vælge den sydligere Linie, der i en under 18de April 1882 til Indenrigsministeriet indsendt Skrivelse under Henvisning til den lokale Trafiks Krav er antydet af det af Folkethinget i den daværende Rigsdagssamling nedsatte Jernbanenudvalg, og som har omfrentlig følgende Retning: Vest om Slagelse Kjøbstad forbi Hærsted over Flakkebjerg til et Punkt mellem Dalmose Kro og Høve, derfra forbi Haarslev, Hylinge og Fodby til Næstved Station. Man skal i saa Henseende bemærke, at den

af Regjeringen foreslaaede Linie paa intet Punkt, hverken ved Flakkebjerg eller ved Julebjerg, er fjernet 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 astortes ca. $\frac{3}{8}$ Mil ved den af Udvalget paapegede Retningslinie. Imod Valget af denne Linie tale de Omstændigheder, at man vilde fjerne Banen for meget fra det sydsjællandske Centralpunkt Julebjerg, 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 vanskeligere og kostbarere end et tilsvarende Baneanlæg i den til Grund for Lovforslaget liggende Linie, at det Forbindelsesspor, som det af militære Hensyn vil være nødvendigt at anlægge mellem Slagelse—Næstved Banen og den sydsjællandske Jernbane Nord om Næstved Station for at undgaa Rebroussement, i alle Tilfælde vilde blive længere og kostbarere, naar den af Udvalget paapegede Retningslinie følges, samt at der under ingen Omstændigheder synes at kunne paavises nogen Beparelse enten for Anlægget eller Driften ved Udvalgets Linie, sammenlignet med den til Grund for Lovforslaget liggende Linie. Hvad særlig angaar de tvende Liniers lokale Betydning, skal man fremhæve, at den projekterede Retningslinie gennemskærer et mere befolket Terrain, og at den navnlig har det Fortrin at træde i Berøring med Julebjerg 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 Beliggenhed, saafremt Terrainforholdene ikke lagde Vanskeligheder i Veien derfor. — Naar der endelig i et i indværende Aar til Ministeriet indkommet Andragende fra Beboere af Skjelsfær og denne Hys Omegn er fremfat Duffe om, at den projekterede Linie for Næstved—Slagelse Banen paa Strækningen fra Julebjerg til Slagelse maa trækkes mere i nordøstlig Retning, saaledes at den i Stedet for at føres over Flakkebjerg lægges over paa den anden Side af Gimlinge, skal man bemærke, at der vel ikke i teknisk Henseende er noget særligt til Hinder for at følge den saaledes ønskede Linie, omend Terrainforholdene næppe ere saa gunstige som ved den projekterede, men at denne sidste dog i alle øvrige Henseender maa foretrakkes. Medens saaledes den projekterede Linie, der væsentlig ligger i Retning fra Vest til Ost, gaar paa langs gennem det Opland, som skal betjenes, og berører de tvende Centralpunkter Julebjerg og Flakkebjerg, skærer