

feende ikke kunnet enes om et fælles Resultat, men have delt sig i et Flertal og et Mindretal.

Flertallet (Jacobsen, Madsen, Nielsen, Reedtz-Thott og Rump) foreslaar, dels at der gives Forbindelsesbanen omtrent den i Motiverne til Lovforslaget S. 2, Sp. 1 f. n. omhandlede Retning, nemlig fra Slagelse over Flakkebjerg forbi Dalmose, Haarslev, Hyllinge og Jodby til Næstved Station — for hvilken Linie Indenrigsministeriet har ladet foretage en foreløbig Beregning af Anlægsomkostningerne — dog at, for saa vidt Terrainforholdene maatte tillade det, den sidste Del af Banen uden Forøgelse af Veilængde og Bekostninger lægges nordligere op mod Julebjerg, saasom nord om Sandved og forbi Vallensved, dels at Skjelftør ved en Sidelinie, der udmunder i Forbindelseslinien ved eller i Nærheden af Dalmose, inddrages under Jernbanenettet. Efter de fra Indenrigsministeriet modtagne Oplysninger vilde Forbindelsesbanen ved Valget af den sydlige Linie i Stedet for Lovforslagets Linie forlænges 0,25 Mil og fordyres 61,000 Kr., medens Sidebanens Længde vilde blive 1,50 Mil og koste 550,000 Kr. Merudgiften for Staten vilde herefter blive 611,000 Kr. og den samlede Udgift altsaa 3,770,000 Kr. Til Begrundelse af sit Forslag skal Flertallet anføre følgende:

Forslag om overhovedet at anlægge en Jernbane i den omhandlede Del af Sjælland vilde upaatvilelig ikke være fremkommet, naar ikke den Opgave havde foreligget, at tilvejebringe en Forbindelseslinie mellem de 2 Hovedbaner. Naar man vilde betragte Sagen alene fra dette Synspunkt, vilde det være det Naturligste at lade Forbindelsesbanen danne en saa lige Linie som muligt. Som oplyst i Motiverne til Lovforslaget vilde imidlertid en Del af en saadan Bane komme til at gaa gennem et mindre godt Opland. Lovforslaget lader derfor ogsaa af Hensyn til den lokale Trafik Banen slaa en

Bue ned mod Flakkebjerg, hvorved Banens Længde forøges med $\frac{1}{4}$ Mil. Naar man imidlertid først lader Hensynet til den lokale Trafik øve Indflydelse paa Forbindelsesbanens Retning, turde det formentlig være rigtigst ved en yderligere Forlængelse af Banen med $\frac{1}{4}$ Mil at føre den fra Flakkebjerg noget sydligere, som af Flertallet foreslaaet. Jernbanen vil nemlig derved komme til at gaa noget mere midt igennem den stærkest befolkede Del af dens Opland. Hvad der nærmest har været bestemmende for Regeringens Valg af Strækningen Flakkebjerg—Julebjerg er upaatvilelig det i Motiverne fremhævede Hensyn til den sidstnævnte Landsby. Man skal imidlertid i saa Henseende bemærke, at det sydligere liggende Taarnmark har en lignende Betydning som Julebjerg, og at den af Flertallet foreslaaede Linie vil gaa omtrent midt imellem Taarnmark og Julebjerg (ca. en halv Mil fra hver). Forsaavidt det i Motiverne mod den sydlige Linie endvidere er anført, at et Baneanlæg fra Jodby til Næstved synes at blive vanskeligere og kostbarere end et tilsvarende Baneanlæg i den til Grund for Lovforslaget liggende Linie, kunde denne Indbending muligvis tabe sin Betydning, naar Banen, som af Flertallet tilraadet, førtes over Vallensved. Flertallet lægger ingen Vægt paa Jodby.

Hvad Hensynet til Skjelftør angaar, kan det ikke nægtes, at denne Kjøbstads Stilling efter Lovforslaget vilde blive ganske exceptionel. Man kan ikke fra vore hidtidige Jernbaneanlæg hente noget Exempel paa, at en Jernbane er blevet ført saa nær til en Kjøbstad uden at føres ind til den; Flakkebjerg ligger i lige Linie mellem $1\frac{1}{4}$ og $1\frac{1}{2}$ Mil fra Skjelftør. At det ikke lader sig gjøre at føre Banen ned til Skjelftør, er en Følge af, at dens Hovedbestemmelse er at være en Forbindelsesbane for den gennemgaaende Trafik mellem de forskellige Landsdele og derfor ikke taaler en Forlængelse af 2 Mil. Paa den anden Side er det klart,