

Juglebjerg—Skjelskør utvivlsomt faae en langt bedre Bæreevne med Hensyn til Rentabiliteten end ved Linien Flakkebjerg—Skjelskør, der for Skjelskør Kjøbstads Bedkommende endog vilde være af en meget tvivlsom Værdi. Dertil vil en saadan Linie Skjelskør—Juglebjerg, anlagt som Statsbane og i Lighed med disse, ikke blive uden Betydning for Forbindelsen mellem Aggersø Sund og andre i strategisk Henseende vigtige Punkter paa Sjælland.

Betragte vi dernæst hele Spørgsmaalet for Skjelskør Kjøbstads Bedkommende alene, saa synes det os at være rimeligt, at der, naar der hidtil hele Landet over ved tidligere Baneanlæg er taget saa meget Hensyn til Kjøbstæderne, at Baneliniernes Retning, endog paa Hovedlinierne, er bleven lagt efter Kjøbstædernes Beliggenhed, ogsaa nu tages saa meget Hensyn til Skjelskør, at Banen fra Næstved til Slagelse ikke kommer til at staae Skjelskørs Interesser ved, uden at berøre den direkte, at gjøre en ikke nødvendig, temmelig betydelig Omvei — og at Byen sættes i Forbindelse med Hovedbanen med tilbørlig Hensyntagen til dens hidtidige Opland og Omsetningsforhold, saa meget mere som der herved ikke virkes til Skade for andre Forhold, men kun til Fordel for Banen fra Næstved til Slagelse. Vi skulle i den Henseende her kun nævne den meget betydelige Udførsel af Svin, som uafbrudt beskæftiger to til denne Udførsel tilveiebragte Dampskibe, der eies af Skjelskør og Oplandets Beboere, og i de senere Aar er naaet op til 10 à 13,000 Stkr. aarlig. Under Skjelskør Tolddistrikt hører 43 Skibe med en Drægtighed af over 3,600 Tons, som for største Part gaa i oversjøisk Fart. Der findes dernæst i Skjelskør et stort Dampbrænderi, et Bryggeri for Bayerisk og hvidt Øl, anlagt for en aarlig Produktion af 10,000 Edr., en Dampmølle og et Dampuldspinderi. Kornudførselen har selvfølgelig varieret i Forhold til Aarenes Beskaffenhed og Forholdenes deraf følgende Udvikling, men Indførselen viser en stigende Fremgang med Hensyn til saadanne Varer, som for Landbruget ere Nødvendigheds- og Forbrugsartikler i forskjellig Retning, og tillade vi os forøvrigt herom at henvise til den ovenomtalte schematiske Oversigt. Vi skulle hertil yderligere ikke undlade at paapege, at Skjelskør Havn i de senere Aar er udvidet ikke ubetydelig, saa vel med Bolværker som Vandareal og Havneplads og netop med eventuel Jernbaneforbindelse med dertil hørende Havnespor for Die, ligesom en yderligere Udbygning af saa vel Havnen som Indløbet er forestaaende.

I Henhold til det saaledes Anførte, tillade vi os ærbødigst at andrage om: at der, saa vidt gjørligt er, maa foretages følgende Forandringer i den foreslaaede Plan for en Jernbane fra Næstved til Slagelse:

1. At Linien fra Juglebjerg til Slagelse trækkes mere i nordøstlig Retning, saaledes at den i Stedet for at føres over Flakkebjerg lægges paa den anden Side af Gimlinge, og
2. at der samtidig med Banen Slagelse—Næstved anlægges en Forbindelsesbane fra Juglebjerg (for hvilken Plads Skjelskør altid har været det naturlige Udførselssted) saa nær Taarnmark som mulig og derfra over Benslev til Skjelskør.