

den i Andragendet foreslaaede Linie Oplandet paa tværs og i en Udkant af dette, hvorved Banen for en stor Del vil blive undraget den lokale Trafik, idet den mod Øst som Opland ikkun vil faa de skovbevogede Partier ned til Bavelse Sø og Susaaen, der hører til de tyndest befolkede Dele af Egnen, medens Banelinien ikke vil berøre det frugtbare og tæt befolkede Parti omkring Flakkebjerg, en Plads, som man paa Grund af dens Betydning for Egnen formentlig vanskelig vil kunne forbigaa ved et Jernbaneanlæg. En Bane som den i Andragendet ønskede vilde derfor væsentlig kun have Betydning for den gennemgaaende Trafik, medens den af Regjeringen projekterede Linie ikke blot tager fornødent Hensyn til den gennemgaaende Trafik og til de Krav, der maa stilles til Banen i strategisk Henseende, men tillige fyldestgjør de lokale Interesser. Banen er nemlig ført saaledes, at den i sin Helhed gaar igjennem eller berører de frugtbareste og bedst befolkede Egne, ligesom den ogsaa paa en formentlig heldig Maade gennemskærer et af de bestaaende Baner endnu ikke betjent Opland.

I den ovennævnte Skrivelse udtalte det ommeldte Jernbaneudvalg Duffet om, at det maatte blive undersøgt, om der ikke kunde være Anledning til at omlægge en Del af den vestjællandske Jernbane saaledes, at Banegaarden ved Slagelse blev anlagt umiddelbart ved Byen, og ønskedes navnlig oplyst i hvilket Forhold Fordelene og Bekostningen ved en saadan Flytning af Slagelse Station og deraf følgende Omlægning af en Strækning af den vestjællandske Bane vilde staa til hinanden. Ved de i denne Anledning anstillede Undersøgelser kom man imidlertid til det Resultat, at en saadan Flytning, saaledes som nærmere udviklet i de tidligere Lovforslag om en Jernbane fra Slagelse Station til Næstved Station (jfr senest Rigsdagstidenden for 1885—86, Tillæg A. Sp. 1735 ff.) vilde medføre en Merudgift af ca. 1,154,000 Kr., og da dette Beløb forekom Ministeriet uforholdsmæssig stort, troede man ikke at kunne slutte sig til den af Udvalget udtalte Tanke. Man har imidlertid nu ladet dette Spørgsmaal gjøre til Gjenstand for en fornyet Undersøgelse, som er i værtskabet af Overingeniøren for de nye Statsbaneanlæg, Justitsraad Tegner, og det er lykkedes ham at tilvejebringe en Løsning, hvorved Udgiften væsentlig reduceres. Medens nemlig det tidligere Projekt gik ud paa at føre den vestjællandske Bane fra Hylberup op til Banegaardsveiens Niveau tæt Nord for Slagelse Røbstad, hvorved Slagelse Station sættes ind i en betydelig Udgravning i det høje

Terrain Øst for Banegaardsveien, og et betydeligt Jordarbejde foranlediges, foreslaas det nu at anvende et lavere Niveau for Stationen, idet denne lægges Vest for Banegaardsveien — halvt i Opfyldning og halvt i Udgravning — og alene at føre den frie Bane igjennem det høje Terrain, saaledes at Udgravningsmassen formindskes. De medfølgende Planer og Profiler vilde nærmere belyse dette. Paa det blandt disse værende Generalstabskort over Slagelse er Forlægningen angivet ved en blaa Linie, og det vil deraf ses, at Forlægningen kan føres fra et Punkt paa Vestbanen — beliggende noget Øst for Overstærningen med Holbæk Landevei — til et Punkt umiddelbart Nord for Slagelse By, hvor Stationen anlægges Vest for Banegaardsveien, imellem denne og Landeveien til Kallundborg. Fra Stationen føres Banen i vestlig Retning til Hylberup, hvor den slutter sig til den bestaaende Bane. Forlægningens Længde udgjør c. 0,525 Mil: den samme som den tilsvarende gamle Banestrækning. Af det optagne Længdeprofil vil det fremgaa, at Vestbanens Stigningsforhold 1:250 er gennemført, samt at det vil være muligt at føre saavel Banegaardsveien som Kallundborgveien henholdsvis over og under Banen ved Viadukter, hvorved der opnaas den store Fordel at undgaa Niveauoverstæringer ved begge Enden af Stationen. Udgangen til Stationen forudsættes tilvejebragt ved Veianlæg dels fra Banegaardsveien dels fra Kallundborg Landevei for saaledes ogsaa at sætte Oplandet i bekvem Forbindelse med Stationen. Ifølge det ligeledes følgende Overflag vil Bekostningen ved Flytningen af Slagelse Station med tilhørende Forlægning af den vestjællandske Bane under Vibeholdelse af Maximalstigningsforholdet 1:250 udgjøre 900,000 Kr., medens disse Anlæg tidligere vare anslaaede til c. 1,485,000 Kr. Den nu foreslaaede Forandring af den flyttede Slagelse Stations Beliggenhed vil dernæst medføre, at Anlægget af en Bane fra den flyttede Slagelse Station til Station 170 i Slagelse-Næstved Banen kun vil koste 490,000 Kr. ifødetfor som tidligere beregnet 587,500 Kr. Den omspurgte Forlægning af Vestbanen n. v., udført i Forbindelse med Anlægget af Slagelse-Næstved Banen, vil saaledes kun medføre en Merudgift af 471,500 Kr., hvorfor der vil naas følgende Fordele: at hele Jernbanetrafikken saavel paa Vestbanen som paa den eventuelle Slagelse-Næstved Bane kan samles paa en Fællesstation, at denne Station kan anlægges i umiddelbar Nærhed af Slagelse, omtrent 2000 Fod nærmere Byen end den nuværende Station, og endelig at