

thinget atter at vedtage den førnævnte Hovedlinie med Sibelinie fra Dalmoje.

Ligeledes indstilles til Vedtagelse den foreslaaede, ogsaa for 2 Aar siden vedtagne, af begge Thing bifaldte Flytning af Slagelse Jernbanestation. Som Bilag 1 oplyser, vil et eventuelt Anlæg af en Bane fra Slagelse til Værsløv ikke kunne anses som en Grund til at bibeholde den nuværende Station.

Hvad angaar den Del af Lovforslaget, som har Hensyn til en Jernbane fra Slagelse til Værsløv, skal Udvalget bemærke, at det formener, at Anlægget af en Forbindelsesbane mellem Slagelse og Næstved naturlig vil føre til, at man med Slagelse som Udgangspunkt ogsaa forbinder Vestbanen og Nordvestbanen. Naar Udvalget ikke desto mindre ikke tilraader Landstinget allerede nu at vedtage en saadan Bane (med det nedenfor omhandlede Tilskud fra de interesserede Kommuner) og derfor indstiller til Thinget at lade § 1 c. udgaa, er dette grundet i den i Paragrafen optagne Bestemmelse om, at Slagelse—Værsløv Banen først skal være færdig den 1ste Juli 1893. Det vil derfor være tidsnok i en senere Samling at optage Spørgsmaalet paany. Udvalget skal herefter tillade sig at henstille til Indenrigsministeren at tage Spørgsmaalet om den førnævnte Forbindelsesbane — derunder Spørgsmaalet, om man ikke ved at lægge Forbindelsesbanen mere mod Vest kunde undgaa den i Motiverne til Lovforslaget omhandlede Tverbane til Tølløse — under fornyet Overveielse og i en senere Samling at forelægge et særligt Lovforslag angaaende denne Sag.

Under Forhandlingerne i Samlingen 1886—87 om Anlægget af en Jernbane mellem Slagelse og Næstved enedes Landstinget og Folkethinget om en af det sidstnævnte Thing i det da foreliggende Lovforslag indsat Bestemmelse om, at de i Jernbaneanlægene interesserede Kommuner skulde tilskyde 25,000 Kr. pr. Banemil, hvilken Bestemmelse derpaa er gaaet over i det foreliggende Lovforslag. Udvalget tror

imidlertid at burde foreslaa Landstinget at forhøje Tilskudet. Til Begrundelse heraf skal man anføre følgende:

Under Forhandlingerne om Tilskudet for 2 Aar siden blev der i dette Thing gjort gjældende, at da Regeringsforslaget Intet indeholdt om, at der skulde ydes noget Tilskud fra Kommunerne, og Spørgsmaalet herom kun var fremkommet som Følge af, at der af lokale Hensyn var tilkommet $1\frac{3}{4}$ Mil Bane, maatte det samlede Tilskud af ca. 170,000 Kr. egentlig betragtes som alene ydet for disse $\frac{7}{8}$ Miles Bedkommende, o: med mellem 90,000 Kroner og 100,000 Kroner pr. Mil. I Forbindelse hermed blev det fremhævet, at man ikke burde fravige den hidtidige Praxis at lade den paagjældende Egn, naar en af Staten anlagt Bane maatte anses for at være af væsentlig Betydning i lokal Henseende, udrede et i Forhold til Udgifterne ved Baneanlægget staaende Tilskud (hidtil indtil 90,000 Kroner pr. Mil), hvorfor man under Henvisning til den foranstaaende Forklaring om den virkelige Betydning af et Tilskud af 25,000 Kr., reserverede sig imod, at der af Forslagets Vedtagelse kunde, under fremtidige Jernbaneforhandlinger, udledes en ny almindelig Regel, hvorefter Kommunernes Tilskud altid skulde udgjøre det nævnte ringe Beløb. Ikke destomindre synes selve det foreliggende Lovforslag at tyde hen paa, at en saadan ny Regel er i Færd med at danne sig, idet der ogsaa for Værsløv Banen er foreslaaet et Tilskud af 25,000 Kr. pr. Mil, skjøndt denne Bane har en væsentlig lokal Betydning, og skjøndt et Tilskud af kun 25,000 Kr. til denne Banes Anlæg jo ikke ogsaa kan sættes i Forbindelse med de ovenmeldte $\frac{7}{8}$ Mil Forlængelse. Da Udvalgets Flertal (Blom, Breinholt, Jacobsen, Suel, Moltke, Needy, Thott og Rump) maa anse det for meget uheldigt, om man skulde komme ind paa i Almindelighed at fastsætte Kommunernes Tilskud til 25,000 Kr. pr.