

skulle føres fra den nye Slagelse Station over Flakkebjerg og Fuglebjerg til Næstved Station, hvorefter Banens Længde blev 5,8 Mil. Omkostningerne ved samtlige Anlæg m. v. vare derhos i Forslaget beregnede til 3,159,000 Kr.

Dette Forslag blev under Behandlingen i Rigsdagen undergivet forskellige Endringer. Det vedtoges saaledes af begge Thing, at der skulde gives Banen en noget anden Retningslinie end den af Regjeringen foreslaaede, nemlig over Flakkebjerg forbi Dalmoose over Haarslev, Hyllinge og Fodby til Næstved Station, at der fra et Punkt ved eller i Nærheden af Dalmoose skulde anlægges en Sidebane til Skjelskør, at Sorø Amts-kommune og Slagelse, Næstved og Skjelskør Rjøbstadkommuner skulde tilskyde 25,000 Kr. pr. Banemil som Wilkaar for, at Baneanlæget kom til Udførelse, samt at saavel Hovedbanen som Sidebanen vilde være at anlægge efter samme lette (45 Pd.3) Skinesystem som det, hvorefter Lunderstov-Æsbjerg-Holstebro-Banen er anlagt, og med en Stigning af ikke over 1:150, medens det i Regjeringsforslaget var forudsat, at det ved Bygningen af den vestsjællandske Jernbane fulgte hværes System ogsaa skulde gøres anvendeligt paa disse Baner. Derimod opnaaedes der ikke Overensstemmelse mellem Thingene dels med Hensyn til den af Folkethinget vedtagne Bestemmelse om, at den eventuelle Lov først skulde træde i Kraft samtidig med en Lov om Anlæg af en Jernbane fra Løgstør til Viborg med en Sidebane til den østjydske Jernbane, dels om Størrelsen af det Beløb, der maatte paaregnes at medgaa til Baneanlæget i den af Thingene vedtagne udvidede Skikkelse, hvorefter Banelængden vilde blive 1,75 Mil større end efter Regjeringsforslaget, idet Folkethinget ansatte Anlægssummen til 3,370,000 Kr., medens Landstinget fastholdt den af Regjeringen i Henhold til anstillede Beregninger angivne Anlægssum 3,570,000 Kr. Udgifterne til Banernes første Forsyning med Driktmateriel bleve med Regjeringens Tilslutning af begge Thing ansatte til 650,000 Kroner.

Ved Udarbejdelsen af nærværende Lovforslag er man, for saa vidt angaar de i § 1 under A og B. ommeldte Anlæg, gaaet ud fra det heromhandlede af Rigsdagen i Samlingen 1886—87 behandlede Lovforslag i den Form, hvori dette blev vedtaget af Landstinget ved eneste Behandling efter Fællesudvalg (Rigsdagstidende for 1886—87, Tillæg C. Sp. 867—868, jfr. Sp. 839—42), kun at man har ment, at der ikke er tilstrækkelig Anledning til i Forslaget at

optage en særlig Bestemmelse om Foretagelse af Udvibelsesarbejder ved de paagjældende Endestationer for Banen, eftersom de herhen hørende Arbejder formentlig rettest bør betragtes som integrerende Dele af vedkommende Projekt, der jo ikke er tænkt fastslaaet i sine Detailler i selve Loven.

I Forbindelse med disse Anlæg har man derhos i Henhold til de Ønsker, der oftere ere fremsatte saavel under Forhandlingerne paa Rigsdagen som ved Henvendelser til Regjeringen fra de paagjældende Egne, stillet Forslag om Tilvebringelse af en Statsbaneforbindelse mellem den vestsjællandske Bane og Kallundborg-Banen, idet man paa Grundlag af det medfølgende, i indeværende Aar af Overingeniøren for Statsbaneanlægene udarbejdede Projekt har foreslaaet anlagt en Jernbane fra Slagelse til Børslev, et Anlæg, der formentlig paa en heldig Maade vil løse Spørgsmaalet om en Forbindelsesbane i denne Del af Sjælland som Led af Statsbanenettet.

Den Egn, hvorigjennem denne Bane vil blive ført, hører for en stor Del til Sjællands bedre Egne. Den ca. 1<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Mil Nord for Slagelse i en særlig velbefolket Egn beliggende Landsby Høng, der er Thingsted for Løve Herred og i det Hele et af Centralpunkterne i Egnen mellem Slagelse og Kallundborg, bør under alle Omstændigheder berøres af Banen. Paa Strækningen Nord for Høng har man Valget mellem en Retningslinie Øst eller Vest om Lis Sø. En Bane Øst om Søen i Retning efter Kallundborg maa, for ikke at erholde en unødvendig Længde, holdes temmelig nær til Søens østlige Bred og derefter langs Halby Aens Dal føres op til Nordvestbanen, hvor Terræforholdene bedst tillade en Tilslutning tæt Øst for Aunsøgaard med Svebølle som Forbindelsesstation. Da der imidlertid paa denne Strækning ikke foreligger noget særlig godt Dpland, idet dette væsentlig bestaar af enkelte større Eiendomme med tilhørende Skovstrækninger, medens der saa godt som ingen større Landbyer findes, maa det foretrækkes at føre Banen Vest om Søen. Ved at vælge denne Retningslinie vil den gennemgaaende Wei mellem Slagelse og Kallundborg blive mindst 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Mil kortere end ad den anden Linie, hvorhos de mere befolkede og i det Hele bedre Egne Vest for Søen vilde faae fuld Nytte af Anlægget, samtidig med, at Banen tildels vil kunne betjene den bedste Del af Dplandet Øst om Søen, nemlig Egnen fra Høng over Søby henimod Rudsbedby. Vel vil dette sidstnævnte vigtige Punkt i Egnen ikke faa samme Nytte af