

2. En Jernbane fra Ringsted til Næstved under Forudsætning af, at der til Anlægget af vedkommende Kommuner udredes et Bidrag af 40,000 Kr. pr. Banemil. Som Forbindelsesbane mellem to af Sjællands Hovedbaner bør denne Bane være paa Statens Haand. Banen vilde i øvrigt næppe heller kunne gennemføres som Privatbane, idet der fra de nærmest Ringsted og Næstved liggende Egne, der allerede ere betjente af Hovedbanerne, ikke vilde kunne ventes tegnet noget større Bidrag til Anlægget.

Det som Betingelse for Anlægget foreslaaede Tilskud af 40,000 Kr. pr. Banemil er det samme som det, der blev udredet til Slagelse—Næstved og Slagelse—Vårslev Banerne.

3. Et Flertal (Ambt, S. M. Andersen, Jørgen Berthelsen, Ernst, Frandsen, Hage, Hammerich, N. Hansen, Juul-Rysensteen, Kier, Mølgaard-Nielsen, Ole Olsen, H. P. Pedersen, Chr. Rasmussen, Rasmussen-Vandamgaard, Rimestad og S. Sørensen) anbefaler Anlægget af Dobbeltspor paa Statsbanestrækningen Nyborg—Strib, idet man erkender, at de forhaandenværende meget vanskelige, til Dels farlige Forhold paa den fynske Hovedbane kun ved denne Foranstaltning kunne ordnes paa en tilfredsstillende Maade.

Færdselen over den fynske Hovedbane udgjorde:

	Tal rejsende.	Tons Gods.
1867—68.....	333,000	25,000
1880—81.....	560,000	85,000
1894—95.....	840,000	250,000
1904—05.....	1,250,000	600,000

I Tiaaret 1894—95 til 1904—05 —altsaa et Tidsrum, der svarer til det, for hvilket Kommissionen skal lægge en Plan — er Personfærdselen saaledes vokset med over 400,000 Rejser (ca. 48 pCt.), Godsfærdselen med 350,000 Tons (ca. 140 pCt.).

Til denne store og mægtig stigende Trafik haves paa den ca. 84 km. lange Strækning kun eet Spor med 15 Stoppesteder, der ligge i saa stærkt afvigende indbyrdes Afstande som fra 3,0 til 9,3 km., og Togene, der fremføres med højst ulige Hastighed (Eksprestogene ca. 60 km., Godstogene ca. 20 km. i Timen), kunne derfor kun med største Vanskelighed gennemføres planmæssig; paa de Dage (Højtidene, Ferietiden), hvor Trafikken er især lig stærk, er enhver brugelig Krydsningsmulighed optagen, og store Forsinkelser, der vise deres Virkninger paa Toggangen baade i Jylland og paa Sjælland, ere uundgaelige. Det fortjener ogsaa at fremhæves, at Togantallet paa Fyen (31 daglige Tog) nu er større end det Antal Tog (28), der daglig færtes over den sjællandske Vestbane, da denne i sin Tid forsynedes med Dobbeltspor.

Flertallet maa derfor anse det for absolut nødvendigt, at den fynske Hovedbane i hele sin Længde forsynes med Dobbeltspor, og anbefaler indtrængende dette Anlæg til hurtigst mulig Fremme.

Naar det fra anden Side er bragt i Forslag i Stedet for Dobbeltspor mellem Odense og Middelfart, at bygge en ny enkeltsporet Statsbane mellem disse Punkter, maa Flertallet udtale som sin bestemte Anskuelse, at den eneste Foranstaltning, der fuldt ud kan afhjælpe de nuværende Mangler ved den fynske Hovedbane, er Anlægget af Dobbeltspor paa hele Strækningen. Medens 2 enkeltsporede Baner ikke kunne magte mere end 2 Gange saa meget som 1 Enkeltspor, har et Dobbeltspor, hvor Togene paa det ene Spor kun bevæge sig i een Retning, paa det andet Spor i den modsatte Retning, i Virkeligheden 10 à 15 Gange saa stor Befordringssevne som et Enkeltspor. Paa et Enkeltspor maa Togene holde sig i Stationsafstand (5 à 6 km.) fra hinanden, paa et Dobbeltspor kunne de holdes i Blokafstand (1 km. eller derunder), og Blokposterne kunne lægges med samme indbyrdes Afstand, medens Afstandene mellem Stationerne som ovenfor nævnt ere indbyrdes stærkt afvigende. Men naar den nye og den gamle enkeltsporede Bane tilsammen kun vil kunne magte det dobbelte af det gamle Enkeltspors Færdsel, og naar derhos en ny enkeltsporet Bane, der vil gaa igennem gode og velbefolkede Egne, vil faa en betydelig egen Lokaltrafik at bestride, kan en ny Bane kun tænkes at villé fri den nuværende Hovedbane for Halvdelen af dens gennemgaaende Færdsel eller ca. 260,000 rejsende og ca. 170,000 Tons Gods. Man vil da om 5 à 6 Aar staa paa samme Standpunkt som nu. Et