

30.

Til Folketingets Jernbaneudvalg.

(Særtryk af en Artikel i „Næstved Tidende“ for den 29. Januar 1907).

Det Utal af Baneprojekter, der i den sidste Tid er fremkommet med Ringsted som Knudepunkt, tvinger ganske naturligt Omegnens Befolkning til at tage Parti enten for det ene eller det andet Projekt.

Man har lagt Mærke til, hvorledes man Nord paa har holdt Møde paa Møde, nedsat Udvalg og vedtaget Resolutioner og fremkommet med den ene Plan efter den anden. Resultatet af al denne Agitation er vel ikke forgæves, men Enighed om nogen Retning har man ikke kunnet opnaa. Ja, Uenigheden er vel ogsaa større nu end til at begynde med.

Af de nordlige Planer synes jeg nok, at man har naaet Toppunktet af det meningsløse, naar man foreslaar at gaa fra Ringsted Vest om Haraldsted Sø for bag- efter at gaa til Jydstrup.

Akkurat en tilsvarende Plan maa det kaldes, naar Hr. Godsejer Muus, Sørup, foreslaar at gaa fra Ringsted Øster ud til Mulstrup, Hjelmsømagle og Sneslev for at komme til Sandby og videre til Næstved. Denne Plan er bleven yderligere umulig, efter at Trafikminister Høgsbro har forelagt Jernbaneloven, hvoraf det fremgaar, at Ringsted—Næstved Jernbanen skal være Hovedbane og bygges af svært Materiale for at kunne besørge en Del af den gennemgaaende Trafik. Trods dette, at denne Baneretning ikke har Betingelser for at kunne fyldestgøre de Fordringer, der stilles til den som Hovedbane, saa ser man det ikke helt ualmindelige Særsyn, at man holder Jernbanemøde, vedtager Plan endogsaa, enstemmigt vælger Udvalg, samler Underskrifter, for derefter at rejse til Trafikministeren og fremføre sine Ønsker og Krav.

Saa forlyder det rigtignok, at man af Hensyn til den forøgede Afstand har opgivet at gaa fra Sneslev tilbage til Sandby og i Stedet for fortsætte i lige Linie fra Sneslev efter Næstved. Derved opnaar man ganske vist at gøre Banen kortere og derved fyldestgøre et af de Krav, der stilles til denne Linie; men man opnaar samtidig, at de Byer mellem Ringsted og Næstved, som have størst Krav paa at faa Bane, dog alligevel ingenting faa.

Som flere Gange antydet ovenfor ere Fordringerne til denne Banelinies Retning mellem Ringsted og Næstved, at den skal gaa den korteste og billigste Vej.

Disse Fordringer fyldestgøres formentlig bedst i den af Kommissionen foreslaaede og af Trafikministeren fremsatte Linie samt i den af Trafikministeren antydede mere vestlige Retning over Vrangstrup og Glumsø.

Kommissionens Linie har jo den Fordel, at den er den korteste, hvorimod den vestlige Linie vil blive ca. $\frac{1}{4}$ Mil længere, men dog ikke dyrere at anlægge, fordi Terrainet er bedre. Vil man dernæst anstille Undersøgelse af, hvilken af disse to Linier der vil faa størst Betydning for det Opland, de skulle passere, da forekommer der mig at være flere Ting at tage i Betragtning. Der er da for det første Vejforholdene i det Terrain, som Banen kommer igennem. Herved forstaar jeg ikke alene Vejforbindelsen til de eventuelle Stationer, men tillige Vejforbindelsen fra de eventuelle Stationer og til nærmeste Jernbanestation. Thi deraf afhænger for en Del vedkommende Egns eller Bys Krav paa at faa Station, og deraf afhænger det, om der paa den eventuelle Station vil blive mere eller mindre Trafik. Er det en By, der har en god Landevej at følge til nærmeste Station, saa vil en ny Station i samme By