

Sorø.

Det Høidestrøg, der $\frac{1}{2}$ Mill Best for Sorø strækker sig fra Nord til Syd, gjør det forkasteligt at føre Linien imellem Tulesoen og Sorø, og lader saaledes kun tilbage Valget mellem at gaae Nord eller Syd om Søerne. Det sidste Valg er truffet ved de tidligere projecterede Linier, og disse have formeentlig ogsaa den Fordeel at passere Høidestrøget paa et lavere Sted, end der sandsynligt vil kunne opnaaes ved en Linie Nord om Søerne; derimod medføre begge disse Linier en ubequem Beliggenhed for Banegaardene, og da de føre over flere Moser, kunne de allerede betydelige projecterede Beføstninger letteligen under Arbeidet forøges med uberegne. Hvis man derimod fører Linien Nord om Søerne, vil man opnaae en langt heldigere Plads for Banegaarden ved Pedersborg, hvor tvende Landeveie forene sig i Nærheden af Hovedlandeveien og Sorø, og hvor den desuden ligger nærmere den mere bebyggede Egn; man vil ogsaa undgaae at passere Tule-Åa og to Gange Hovedlandeveien, hvorved der efter Lundsdahts Project vil bespares 30,000 Rbd., en Sum, der ovenikjøbet efter al Rimelighed er temmelig læst anslaaet, efterform der til Broen over Tule-Åa, der maa være 10 Alen lang og dertil bygges i en Mose, kun er anslaaet 3,500 Rbd. At man ved en saadan Linie formeentlig vil nødfages til at passere Høidestrøget paa et høiere Sted end ved den tidligere valgte sydligere Linie, er alt bemærket; men herved maa det dog erindres, at man da ogsaa tidligere kan begynde Opføtningen, nemlig ved den østlige Ende af Tule-Sø, saa at Banegaarden ved Pedersborg kan ligge henved 40' over Søerne.

For at opnaae de Fordele, som saaledes vilde være forbundne med den nordlige Vej om Søerne, har jeg bestræbt mig for at finde en saadan Linie; men Tiden har ikke tilladt mig at udfikke og nitvellere den. Dog vilde Valget vistnok især blive mellem en Linie, som fra Pedersborg vender sig mod Sydvest forbi Haverup og Kindertofte mod Drebro, og en anden, som fra Pedersborg gaaer mod Vest forbi Cathrinelyst mellem Kindertofte og Frederikslund mod Drebro, eller muligens en Forbindelse

af begge disse Linier, hvilke formenes nærmer at burde undersøges.

Skulde det ikke findes hensigtsmæssigt at lægge Linien Nord for Hovedlandeveien, burde det undersøges, om der ikke paa den anden Side af samme kunde findes en fordeelagtigere Linie end de projecterede; herved maa det bemærkes, at en Linie, som gaaer forbi Lille Frederikslund, tidligere skal være undersøgt, og da en Deel af denne Linie er indtegnet med Blyant paa Lundsdahts Kort, turde det være muligt, at dens Undersøgelse først er paabegyndt, efterat Projectet var forfattet, og den kunde da maaskee være gunstigere end dette. Undersøgelser i disse Retninger har Tiden ikke tilladt mig at anstille.

Slagelse.

Ved at føre Linien nordligere end den projecterede, vilde formeentlig betydelige Fordele opnaaes, idet man derved i høj Grad vil formindste de betydelige Jordarbejder, der ere forbundne med Udgravninger og Paaaflysninger, navnlig af Banegaardens Grund til en Høide af 16', ligesom man ogsaa kan indskrænke Bredden af Broerne over Gudum-Åa og Baarby-Åa, som følge af, at Linien formeentlig kan holdes lavere. Rigtignok vilde Banegaarden, som tidligere er paatænkt at lægges 1200 Alen fra Slagelse, ved den foreslaaede Forandring fjernes endnu 2600 Alen, og altsaa i Alt 3800 Alen fra Byen; men desuagtet maa denne Linie, paa Grund af de betydelige Besparelser, den formenes at medføre, anbefales til nøiere Undersøgelse.

Korsør.

Efter det tidligere Project er Linien lagt paa den sydlige Side af Korsør-Noer med Banegaarden 1000 Alen fra Havnen og forbunden med denne ved en Trakbane. Dette Anlæg kan formeentlig ikke bifaldes, da det vil have tilfølge, dels at Byens og Jernbanens Afbenyttelse af Havnen i flere Henseender vil være til gjensidig Gene, dels at Færflen til Hallsflov, naar Isen nødvendiggor Afbenyttelsen af dette Udflisningssted, vil være ubequem. Ved derimod at føre Linien Nord om Noeret vilde disse Ulemper afhjælpes, og da Betingelsen herfor er, at Havnen paa denne