

Banen som ved Valget af den østlige Linie, men da en eventuel Bane fra Høng til Tølløse, om hvis Anlæg som Privatbane der mulig i en ikke fjern Fremtid kunde blive Spørgsmaal, ganske særlig vil komme Rudsbedby og i det Hele Egnen Øst om Søen til Gode, skjønner man ikke rettere, end at der nepos derfor er saa meget mere Grund til at vælge den vestlige Retningslinie, hvorved den vestlige Egn's Krav paa ikke at blive stillet udenfor bekvem Forbindelse med Jernbanen vil blive fyldestgjort.

Med Hensyn til det Punkt, hvor Banen bør slutte sig til den nordvestsjællandste Bane, kan der være Spørgsmaal om at føre Banen direkte til Kallundborg Station eller lade Tilslutningen finde Sted ved Børslev Station. Uagtet Banelængden mellem Slagelse og Kallundborg bliver ca. $\frac{1}{4}$ Mil større, naar det sidste Alternativ vælges, maa man dog foretrække dette, da herved Længden af den nye Bane, som skal bygges, bliver ca. $\frac{3}{4}$ Mil kortere, end naar Banen føres direkte til Kallundborg, og der saaledes vil blive sparet ikke Ubetydeligt i Anlægsomkostninger. Hertil kommer endnu, at Banens Tilslutning til den nordvestsjællandste Bane ved Børslev, foruden fuldstændig at tilfredsstille de militære Interesser, som gjøre det ønskeligt, at Banen føres saa nær ned mod Lis Sø som muligt, frembyder gunstigere Terrænforhold for Anlægget og yder nogen Fordel med Hensyn til Forbindelsen med den østlige Del af den nordvestsjællandste Bane fremfor Tilslutningen ved Kallundborg.

Banens Retningslinie bliver herefter i det Væsentlige følgende: Ved Udløbet fra Slagelse Station følger Banen den vestsjællandste Bane et Stykke mod Vest og passerer ligesom denne Landeveien fra Slagelse til Kallundborg paa en Viadukt, høier derpaa mod Nord og gaar tæt Øst om Holmstrup, Vest om Havrebjerg, Løve, Høng, Torpe, Øst om Byerne Ulstrup, Bakkendrup, Store Juglede, Ferslev, Vest om Forsinge og Øst om Børslev By til Børslev Station, hvor Indløbet sker østfra, altsaa i Retning efter Kallundborg.

Denne Retningslinie afviger ikke meget fra den lige Linie mellem Slagelse og Børslev, idet Banelængden — 4,81 Mil — ifkuner ca. 0,28 Mil større end den direkte Afstand mellem disse to Punkter. De temmelig betydelige Jordarbejder, som ville blive nødvendige paa enkelte Steder, navnlig ved Udløbet fra den nye Slagelse Station, og den derved foranledigede Merudgift vilde vel kunne undgaaes, naar man ændrede Banens Retningslinie noget, men dette vilde da til

Gjengjæld forøge Banelængden saa betydeligt, at Beføstningen ved denne Forlængelse kom til at overstige Udgiften til de efter det foreliggende Projekt nødvendige Udgravningsarbejder. Den Jordmasse, der bliver tilovers ved Fremstillingen af Slagelse Station, vil iøvrigt ogsaa finde en heldig Anvendelse paa andre Strækninger af Banen.

Angaaende Banens Skjæring med Veie og Vandløb, der som Regel ikke frembyder særlige Vanskeligheder, skal man oplyse, at foruden den ovennævnte Viadukt ved Slagelse Station vil det blive nødvendigt ogsaa at føre en Viadukt over Afgangsveien til Holmstrup; over Lude Na forudsættes der bygget en 20 Fods Bro, over Halletby Na en 35 Fods og over Ravnsmøse Na en 12 Fods Bro, medens alle øvrige Gjennemløb ville blive af mindre Dimensioner.

Banen er iøvrigt forudsat anlagt efter det samme lettere System som det, der i Overensstemmelse med Rigsdagens tidligere Vedtagelse foreslaas for Slagelse—Næstved Banens Vedkommende, altsaa som indhegnet og bevogtet Bane med 45 Fods Overbygning af Staalskinner samt med en Maximalstigning af 1:150 og mindste Kurveradius af 2,400 Fod.

Landstationer paataentes indrettede ved Havrebjerg, Høng og Store Juglede samt desuden Holdepladser ved Ulstrup og ved Overstjæringen med Veien mellem Uby og Kjelleklinte. Endvidere vil det blive nødvendigt at undergive Børslev Station en forholdsvis betydelig Udvidelse, ligesom der ogsaa ved den eventuelt flyttede Slagelse Station maa foretages større Anlæg paa Grund af, at den bliver Tilslutningsstation for denne Bane. Af Hensyn til eventuelle Militærtransporter agtes saavel Stationerne som Holdepladserne forsynede med Dmløbsspor i saa stor Længde, at 2 Normalmilitærtog kunne krydse hinanden.

Hvad Udredelsen af Udgifterne ved Baneanlægget angaar, maa man holde for, at de samme Hensyn, som motivere et Tilstud fra de vedkommende Kommuner til Anlægget af Slagelse—Næstved Banen med tilhørende Sidebane, ogsaa tale for, at Kommunerne yde Tilstud til Anlægget af Slagelse—Børslev Banen i det Mindste i samme Omfang som til den forstnævnte Bane, og det foreslaas derfor, at der ogsaa til den heromhandlede Bane af Kommunerne ydes et Tilstud af 25,000 Kr. pr. Banemil.

Sluttelig skal man oplyse, at ifølge det udarbejdede Overflag antages Udgifterne til Baneanlægget at ville stille sig saaledes: