

Banen som ved Balget 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 faa meget mere Grund til at vælge den vestlige Retningslinje, hvorved den vestlige Egns 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 nordvestjællandske Bane, kan der være Spørgsmaal om at føre Banen direkte til Kallundborg Station eller lade Tilslutningen finde Sted ved Værsløv Station. Målet Banlængden 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 nordvestjællandske Bane ved Værsløv, foruden fuldstændig at tilfredsstille de militære Interesser, som gjøre det ønskeligt, at Banen føres saa nær ned mod Tis Sø som muligt, frembyder gunstigere Terrænforhold for Anlægget og yder nogen Fordel med Hensyn til Forbindelsen med den østlige Del af den nordvestjællandske Bane fremfor Tilslutningen ved Kallundborg.

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

Denne Retningslinie afviger ikke meget fra den lige Linie mellem Slagelse og Værsløv, idet Banlængden — 4,<sup>81</sup> Mil — ikkun er ca. 0,<sup>28</sup> Mil større end den direkte Afstand mellem disse to Punkter. De temmelig betydelige Jordarbejder, som ville blive nødvendige paa enkelte Steder, navnlig ved Udlobet 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 Beskofningen 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 isøvrigt 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 Tude Åa forudsættes der bygget en 20 Fods Bro, over Halleby Åa en 35 Fods og over Ravnsrose Åa en 12 Fods Bro, medens alle øvrige Gjemmeløb ville blive af mindre Dimensioner.

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

Landstationer paataenkes indrettede ved Havrebjerg, Høng og Store Julede samt desuden Holdepladser ved Ulstrup og ved Overfæringerne med Veien mellem Lby og Skjelskinte. Endvidere vil det blive nødvendigt at undergive Værsløv 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 Tilfud fra de vedkommende Kommuner til Anlægget af Slagelse—Næstved Banen med tilhørende Sidebane, ogsaa tale for, at Kommunerne yde Tilfud til Anlægget af Slagelse—Værsløv 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 Tilfud af 25,000 Kr. pr. Banemil.

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