

## Ekstraft-Genpart.

### Statshaneanlægene.

#### Overingenisøren.

København, den 6te Marts 1892.

Den Egn, om hvis Forsyning med Jærnbaner her er Tale, er beliggende imellem Banetrækningerne Ringsted—Slagelse og Holbæk—Evebølle. Da Afstanden imellem disse Baner kun er  $3\frac{1}{2}$  à 4 Mil, og da den paatænte Banes Endepunkter kunne betragtes som fastslaaede, idet man med Holbæk Amtsråd maa være enig i, at anse Høng og Tølløse som de heldigste Punkter, lige som ogsaa Beboerne mere og mere synes at have samlet sig om en saadan Ordning, kunne de forskellige Retningslinier, hvorom der kan være Tale, ikke afvige ret meget fra hverandre, idet de alle maa holde sig omtrent midtvejs imellem de 2 Statsbaner, for at ikke en Tilnærmelse til Statsbanen til den ene eller den anden Side yderligere skal indskrænke Banens i Forvejen ikke hnyderlig brede Opland.

Naar henses til, at Banen vil slutte sig til 2 Statsbanelinier, kunde det synes naturligt at søge den bygget efter samme Type som disse og særlig med en Overbygning af 15 Fd.s Skinner, der tillader Passage af Statsbanernes sværere Vognmateriel. Da Banen imidlertid ikke kan paaregnes at ville faa videre Betydning for den gennemgaende Trafik, i hvilken Henseende de nærliggende Statsbaner formentlig ville frembyde større Fordele, og den saaledes nærmest maa opfattes som en Lokalbane, hvis Gennemførelse maa være overladt til det private Initiativ, kan man vistnok gaa ud fra, at Tilvejrbringelsen af de til en saadan sværere Banetype nødvendige Beløb ikke ville kunne staffles til Veje. Man vil saaledes formentlig være henvist til enten at bygge Banen efter samme lettere System, som i de senere Aar er benyttet ved flere Privatbaner, nemlig normalsporet, uegnet Bane med 35 Fd.s Overbygning, eller at gaa over til et smalsporet System.

De herfra antillede Underjøgelser have omfattet de paa det medfølgende Manja-Kort henholdsvis med Rødt, Grønt og Blaat anthydede tre Retningslinier.

Den første af disse er ført fra Høng til Ruds—Bedby ad en ved Terrainets Bestaaffenhed naturlig anvist Vej over Kulby, og videre tæt Syd om Conradinehøjt, Nord om Skjellebjerg samt Syd om Bjerne Midløse, Alsentorp, Uggeløse og Eskildstrup til Tølløse Station, hvor Indløbet i Nordvestbanen sfer Syd fra i Retning mod Holbæk.

Den saaledes beskrevne Bane vil faa en Længde 4,74 Mil.

Det af Banen gennemstaaene Terrain frembyder i det hele gunstige Forhold; Stærningen med Veje sfer udelukkende i Niveau, og Passagen over Vandløb medfører kun et større Broanlæg, nemlig over Halleby Aa.

For uden Endestationerne er der paaregnet Anlæg af Vandstationer ved:

Ruds—Bedby, Øst for Landevejen fra Slagelse,

Herrestrup, Vest for Vejen til Nerslev,

Midløse, Vest for Vejen fra Tersløse,

Alsentorp, Øst for Vejen fra Stenlille,

Uggeløse, Øst for Landevejen fra Sorø,

samt en Holdeplads ved Vejen fra Taastrup til Nr. Ballingerød.

Udgifterne for en saadan Bane med 35 Fd.s Overbygning ville efter kalkulatorisk Beregning udgøre ca. 232,000 Kr. pr. Banemil. Herunder er medregnet de Beløb, som den fornødne Udvidelse af Statsbanestationerne ved Høng og Tølløse ville andrage, og som kunne antages tilsammen ville andrage ca. 125,000 Kr. samt Udgifterne til Driftmateriel og Inventar er ca. 32,000 Kr. pr. Banemil.

Forudsættes Banen anlagt smalsporet, vil man rimeligvis kunne nøjes med 180,000 à 200,000 Kr. pr. Banemil, alt efter som Tilslutningsforholdene til Statsbanestationerne i Høng og Tølløse kunne ordnes.