

meget kostbar, og om der i dette Tilfælde paahviler Staten nogen Forpligtelse til at skaffe Haver til vedkommende Bane-Bestillingsmænd?

- 7) om den foreslaaede Lokomotivremise i Børslev er nødvendig, eller om den ikke kan udgaa, da Børslev Station, naar alle Togene paa den ny Bane føres til og fra Kallundborg, næppe kan vente en saadan Trafik, at den faar Brug for et Ranger-Lokomotiv, og da Udvalget ikke ser Nødvendigheden af at have et Reserver-Lokomotiv staaende en Mil udenfor Kallundborg?
- 8) om ikke nogle af de ved Kallundborg Station foreslaaede Forandringer, f. Ets. Nedrivningen af den dækkede Halle over Perronen o. a. ere Reparationer, som uden Hensyn til den ny Bane alligevel vilde være at foretage i en nær Fremtid?

Saaledes foranlediget skal jeg tillade mig at fremføre følgende Bemærkninger, efter at jeg med Hensyn til Punkterne 4)—8) paany har konfereret med Generaldirektoratet for Statsbanedriften.

ad 1. Den af Andragerne ønskede Forlægning af Banen maatte, udgaaende fra Banelinien Station 60, følge Dalstrøget øst for Slagelse-Kallundborg Landevej, føres tæt øst om Havrebjerg By og indmunde i den projekterede Linie omtrent i dennes Station 260. En saadan Forlægning vilde medføre flere ugunstige Forhold, saasom:

at Jordarbejdet vilde blive betydelig forøget, særlig fordi Planumshøjden ved Forlægningens Begyndelse ikke i tilstrækkelig Grad vilde kunne afpasses efter Terrainforholdene af Hensyn til Banens Udløb i den nærliggende Slagelse Station,

at Passagen over Tude-Na vilde ske paa et Sted, hvor der er 10 à 12 Fod Jord, medens den projekterede Linie passerer Naen paa fast Bund,

at Anlægget af Stationspladsen ved Havrebjerg Smedje næppe vilde kunne udføres uden en større Forlægning af Landevejen, samt

at Baneforlægningen vilde fremtænde ugunstigere Stigningsforhold end paa den projekterede Linie og desuden forlænge Banen med c. 1300 Fod.

I Henhold til det anførte synes der saaledes ikke at være tilstrækkelig Grund til at indgaa paa den af Andragerne ønskede Forlægning.

ad 2. Der vil af tekniske Hensyn intet være til Hinder for, at der ved Bejen fra Løve til Løvegaard oprettes et Villetjalgstred.

ad 3. Man har ved Projektets Udarbejdelse ikke været blind for, at Børslev Holdeplads helst maatte anlægges, hvor Kallundborg-Sorø Landevejen skærer Banen øst for Børslev. Da det imidlertid ikke var muligt uden meget betydelige Jordarbejder at fremstille det fornødne Horisontalparti paa dette Sted, maatte man lægge Holdepladsen ved det noget nordligere beliggende Vestnudepunkt, der forørigt danner Midtpunktet mellem Byerne Børslev, Ubbj og Kjelleklinte med direkte Bessforbindelse til alle tre Byer.

Med Hensyn til Punkterne 4)—8) skal jeg i Henhold til modtagne Dplysninger fra Generaldirektoratet for Statsbanedriften bemærke følgende:

ad 4. Naar alle Slagelse-Børslev Banens Tog skulle føres til og fra Kallundborg Station, da vil derved medføres en forøget Driftsudgift af 5,000 Kr. aarlig for hvert Tog, som daglig føres over Banen i begge Retninger. Nogen Forøgelse af Driftspersonalet stammes derved ikke at blive fornøden.

ad 5. Paa Kallundborg Station findes der nu to Remisebygninger: en, der oprindelig er opført for Lokomotiver, og som kan rumme 4 Lokomotiver, og en, der oprindelig er opført for Vogne, men i de senere Aar har, paa bedst mulig