III.

Uddrag af det af Capitain v. Caroc afgivne Skjøn over Strækningen imellem Roeskilde og Korsør, betræffende Jernbaneanlæget.

(Dateret den 18de October 1851.)

Ved at fremsende Resultatet af den mig af Generalstaben med Hensyn til det paatænkte Jernbaneanlæg overdragne Recognosering af Strækningen imellem Roeskilde og Korsør, maa jeg beklage, at den ærede Bestyrelses Beslutning, „at Recognoseringens Fuldstændighed burde staae tilbage for dens hurtige Tilendebringelse", har havt tilfølge, at mit Skjøn kun med Hensyn til den ringere Deel af Strækningen har kunnet støtte sig paa et Nivellement, skjøndt dette i de fleste Tilfælde er den nødvendige Betingelse for et saadant Skjøns Paalidelighed; og det maa saaledes være under de fornødne Reservationer i saa Henseende, at jeg fremsætter de følgende Bemærkninger med Hensyn til de enkelte Afsnit og Stationer.

Roeskilde-Ringsted.

Det Høidestrøg, hvis temmelig steile Skraaning i Syd begrændser Langvads-Dalen, vil lettest bestiges ad Slugten mellem Kirke- og Øster-Syv, hvilket Sted ogsaa er valgt ved de tidligere udstukne Linier; men Linien fra Roeskilde til dette Sted formenes at burde føres noget vestligere end tidligere paatænkt. Herved vil Linien vel forlænges circa 200 Alen; men man undgaaer da Darup Mose og passerer Nord for Darup et noget lavere og Sydvest for samme By et høiere Terrain, saa at baade Udgravningen og Paafyldningen derved formindskes.

Ogsaa i selve Slugten formenes Linien at burde undergaae en ubetydelig Forandring, idet den forneden trækkes noget mod Vest, foroven noget mod Øst, hvorved man paa det første Sted formindsker Paafyldningen, paa det sidste Sted Udgravningen.

Over Viby-Gaards og Byes-Marker formenes Linien at burde føres noget østligere; Linien vil herved forlænges circa 180 Alen; men da den tillige Øst for Viby passerer et lavere og mellem denne By og Birkede et høiere Terrain, saa vil baade Udgravningen og Paafyldningen derved formindskes.

Over Birkede Marker bør vistnok den tidligere projecterede Linie beholdes.

Paa de sidste 2 Miil henimod Ringsted fører den tidligere projecterede Linie ikke blot over et meget ujævnt Terrain, hvorved et betydeligt Jordarbeide nødvendiggjøres og foranlediger Broer for tværtløbende Veie, men den gaaer endogsaa i en Længde af henved 1/4 Miil over Qværkeby-Mose, hvilket, foruden de betydelige Omkostninger, kan foranledige flere Ulemper. Hvis man derimod lægger denne Linie længere mod Sydøst, vil man undgaae Størstedelen af de nysnævnte Mangler. Endvidere maa det bemærkes, at da den af Lunddahl valgte Linie er 20′ lavere end Nestved Landevei, vil Banegaarden ikke kunne placeres ved denne, men maa enten lægges ved Hovedlandeveien til Sorø i 2200 Alens Afstand fra Ringsted, eller i 2400 Alens Afstand fra denne By, og 500 Alen ud til Siden af den mindre Vei, der fører til Balstrup, hvilken Vei upaatvivleligt vilde blive meget slet, hvis ikke Jernbaneselskabet overtog dens Vedligeholdelse. Hvis man derimod vælger den nys paapegede Linie, kan Banegaarden lægges umiddelbart ved Nestved-Veien i 3400 Alens Afstand fra Ringsted, og saaledes rigtignok 1000 Alen fjernere fra Byen end efter Lunddahls Project, men ogsaa langt bequemmere for den vistnok ikke ubetydelige Færdsel, som ad Nestved-Veien vil søge til Banegaarden. Endelig medfører Lunddahls Project en Dæmning ved Næsby-Aa af 46′ Høide, der udkræver en Bro af betydelig Brede, hvorimod Dæmningens Høide ved den her foreslaaede Linie vil kunne forringes med en Trediedeel. Paa den anden Side kan det heller ikke forbigaaes at bemærke, at denne Linie fra Gammerød Mark, indtil den forener sig med den tidligere valgte, vil være circa 4000 Alen længere end hiin, ligesom ogsaa at det foretagne Nivellement viser, at der i Linien vil mangle Jord til Dæmningen over Dalen; men denne sidste Mangel vil dog for endeel kunne undgaaes ved at lægge Overgangsstedet omtrent 150 Alen længere mod