

forflag). Denne Bane vil efter et af Ovingeniøren ved Statsbanerne i 1882 udarbejdet Projekt blive 4,68 Mil lang, medens i Modfætning hertil den nu foreslaede Slagelse—Værsløv Bane bliver 5 à 6 Mil, og naar hertil som Supplement kommer Høng—Tølløse Banen, der efter Ovingeniørens Erklæring af 6te Marts 1892 (trykt i Rigsdagstidende 1891—1892, Tillæg B., Spalte 1585) vil faa en Længde af $5\frac{1}{4}$ Mil, ses det let, at Forskellen mellem de to Baner bliver c. 6 Banemil.

Hvis Egnen Nord for Sorø, der for Tiden har ikke over 2 Mil til nærmeste Jærnbaneestation, skønnes at have guldigt Krav paa at inddrages i Jærnbaneettet, saa vil dette Krav paa den naturligeste Maade ske Fyldest ved en Bane fra Sorø Station i nordlig Retning (i Lighed med Næstved—Glumsø Projektet), en Bane, hvortil Sorø Købstad vilde være villig at bringe betydelige Offre, og som sikkert vilde tilfredsstille Beboerne, der nu efter en kraftig Agitation have ladet sig binde til Høng—Tølløse Projektet.

En saadan Bane vilde kunne betale sig og tilføre Statsbanelinien Indtægt, medens den projekterede Høng—Tølløse Bane, der ikke vil kunne paaregne nogen synderlig Persontrafik, utvivlsomt aldrig vil kunne endog tilnærmelsesvis forrente sig og vil indskrænke Statsbanernes i Forvejen ikke synderlig brede Opland til Skade for Statskassen, jfr. Ovingeniørens foran omtalte Erklæring af 6te Marts 1892.

Skulde imidlertid absolut tvingende Grunde hindre den efter Byraadets Formening eneste retfærdige og praktiske Ordning: Anlæg af en Forbindelsesbane Slagelse—Fyberup og af en Lokalbane mellem Sorø Station og Byens nordlige Opland, — hvilken sidste Bane vil kunne anlægges og drives billigt, paaregne betydelig Persontrafik og kun faa en Længde af c. 2 Mil —, saa vilde dog ved Anlægget af en Høng—Tølløse Bane de værste Ulemper for Sorø Købstad kunne mildnes, naar Banen og dens Stationer forelægges omtrent en Fjerdingvej mod Syd (de paatænkte Stationer ligge kun c. 1500 Alen for den Afstand, som omhandles i Næringslovens § 54), og naar der til Koncessionen knyttes den Betingelse, at der samtidig anlægges en Forbindelsesbane mellem en af Stationerne og Sorø Jærnbaneestation med Station ved Sorø. Til denne Forbindelsesbane er Sorø By selvfølgelig rede til at give et Tilskud, og tillader Byraadet sig at henlede Opmærksomheden paa, at en lignende Ordning blev truffen, da Slagelse—Næstved Jærnbanen anlagdes, idet Støtten da erholdt en Forbindelsesbane til Dalmoje Station mod et Tilskud af 15,000 Kroner. Endnu skal man tillade sig at bemærke, at det vil være uden Betydning for Sorø at vælge den nordligste af de for Høng—Tølløse Banen projekterede Linier, idet den $\frac{1}{4}$ Mil, Banen derved vil blive lagt længere fra Byen, ikke vil forhindre, at det Opland, der er frugtbart og folkerigt, gaar tabt.

§ Henhold til foranstaaende tillader Byraadet sig herved at andrage om:

1. at Forslaget om en Høng—Tølløse Jærnbane ikke ophøjes til Lov, men at der anlægges en Jærnbane fra Sorø Station i nordlig Retning til et Punkt Syd for Amosen, — eller subsidiært:
2. at Koncessionen til Anlæg af en Høng—Tølløse Jærnbane knyttes til de Betingelser, at Banen og dens Stationer drages indenfor $1\frac{1}{2}$ Mils Afstand fra Sorø Købstad, og at der som Bestanddel af Anlægget samtidig etableres en Forbindelsesbane mellem en af Stationerne og Sorø Jærnbaneestation.

Sorø Byraad, den 1ste Marts 1893.