

## 9.

Udtaleser, som ere faldne i Løbet af forrige Rigsdags-session under Landstingets Prøvelse af Jærnbanelovene, og som ere gentagne i Aar i en stærkere Form, vise, at der fra nogle Sider er Tilbøjelighed til at søge Planen om Slagelse—Børslev-Bane forandret til Retningen Slagelse—Syderup med Anthyndinger om eventuel Fortsættelse fra sidstnævnte Punkt, dog næppe som Statsbane, op i Odsherred.

Holbæk Amtsraad, som føler sig forpligtet til af yderste Gode at varetage Amtets Interesser i denne vigtige Sag, tillader sig herved i al Yrbedighed at henvende sig til den høje Regering og den høje Rigsdag med en Indsigelse imod en saadan Forandring af den oprindelige Plan til en Statsbane gennem Amtet og en indtrængende Anmodning om, at Linien Slagelse—Børslev maatte blive fastholdt uforandret.

Amtet og Amtets Kommuner ere ikke bleven raadspurgte — og havde vel heller intet Krav paa særligt at raadspørges — da Regeringen fremlagde sit Forslag om Statsbanen Næstved—Slagelse—Børslev. Forslaget blev straks i Princippet godkendt af Rigsdagen, og siden er Aar efter Aar Linien Slagelse—Børslev saa bestemt bleven fastholdt af alle den lovgivende Magts Faktorer, at den maatte betragtes som uigenkaldelig og derfor ogsaa er bleven Grundlaget for alle senere Planer om Udvidelser af Amtets Jærnbanelinien ved private Anlæg. Strækningen Næstved—Slagelse blev vedtagen ved Lov, sat i Arbejde og fuldført, men det var en fælles Forudsætning, at Strækningen Slagelse—Børslev skulde følge umiddelbart efter og paa samme Villkaar. Lovforslaget om denne forelagdes ogsaa, men med Tilføjelse af en Bestemmelse, som ikke fandtes i Loven om Næstved—Slagelse, nemlig „Vaane-paragraffen“, og udelukkende denne Tilføjning skyldtes det, at Lovforslaget om Slagelse—Børslev ikke vedtoges og stadfæstedes. Uden „Vaane-paragraffen“ vilde Banen være bleven besluttet, sat i Arbejde og nu, om ikke været fuldført, saa dog have været sin Fuldbendelse nær. Men hver Gang Lovforslaget er vendt tilbage til Rigsdagen, har Linien bestandig været den samme: Slagelse—Børslev, og det er først i dette Aar, at Alternativet Slagelse—Syderup er kommet frem med nogen Styrke.

Uden at skulle dvæle ved de store Terrain-Vanskeligheder, som ville knytte sig til en Bane fra Slagelse Ost om Vis Sø til Syderup Station, eller ved den ringere Udset, som den aabner til en fordelagtig Trafik, maa Amtsraadet fremhæve, at en saadan Linie vilde lade Amtets sydlige og vestlige Afsnit, der længe have savnet let Kommunikation og trænge haardt til den, uberørte og stille dem under Forhold, som vilde vanskeliggøre, næsten umuliggøre, private Anlæg. En Linie fra Slagelse til Syderup vilde hverken fyldestgøre Forbindelsen med Kjøbenhavn — saa maatte Tilknætningspunktet til Nordvestbanen være meget længere imod Ost — eller paa en heldig Maade opfylde den Tanke, som maa antages at have ligget til Grund for Regeringens oprindelige Plan, nemlig at bringe Volland-Falster og Sydsjælland i den lettest mulige Forbindelse med Sjælland over Kalundborg, hvor der nu er etableret daglig Forbindelse til og fra Aarhus med Dampstib. Heller ikke for Odsherred vilde Syderup være et ønskeligt Tilknætningspunkt paa Nordvestbanen; alle Odsherreds Bestræbelser — hvad enten de finde deres Udtryk i en vestligere Linie over den indbæmmede Bammefjord eller i en østligere over Dæmningen — gaa ud paa en Tilslutning af den paataente private Bane til Holbæk. Endelig bør bemærkes, at for Kalundborg vilde en Indmunding af Slagelsebanen i Syderup være et meget føleligt Tab, og heller ikke Holbæk kunde med Bigegyldighed se paa, at et saadant nyt Knudepunkt danne des omtrent midt imellem de to Kjøbstæder.