

Tænker man sig Godsvognstrafikken fra Nordsjælland og Sverige ledet over Hillerød—Tølløse, vil Fordelingen af Vognene kunne foregaa saaledes, at først de til Kalundborgbanen udsættes i Tølløse, og — fortsættende ad Høngbanen — i Merløse Vognene til Ringsted—Næstved—Falster, i Vedde til Sorø og endelig i Høng til Slagelse—Fyn og Jylland.

Foruden den herved fremkomne Trafiklettelse vil Høng—Tølløse Banens Overtagelse formentlig vise sig ret rentabel, da Overskuddet er jævnt stigende, ligesom der er en stærkt voksende Trafik ved Banens Stationer, væsentlig hidrørende fra forskellige industrielle Foretagender, f. Eks. Kalksandstensfabrikkerne ved Stenlille og K. Eskildstrup, samt Tørvefabrikken ved Aamosen.

For Persontrafikken vil det være en stor Vinding, at Afstanden fra Nordsjælland og Hornsherred til Fyn betydelig forkortes ved Routen Tølløse—Høng—Slagelse, ligesom Tølløse Station vil kunne optage den via Kalundborg til Jylland gaaende Trafik, der ventelig vil blive forøget ved den paatænkte Statsdrift.

Af foranstaaende skulle vi særlig fremhæve:

- 1) vor Linies billigere Anlæg, derved at de store Udgifter ved Hvalsø St. spares, og ved at Nylægning af Skinnevejen bliver kortere ved at benytte Strækningen Tølløse—Merløse — uden at noget Opland herved gaar tabt,
- 2) at et Baneanlæg Merløse—Ringsted ikke vil møde væsentlige Terrainvanskeligheder, medens en Retning Hvalsø—Ringsted vil blive vanskeliggjort ved det bakkede Terrain, de store Skove, Søer m. m.,
- 3) at Centralpunktet ved Tølløse Station bevares og udvides som saadant, og
- 4) at den paatænkte Holbæk—Ringsted Bane formentlig herved vil blive overflødiggjort.

Imod vor Plan kan mulig indvendes, at Statens Overtagelse af Høng—Tølløse Banens Drift nødvendiggøres, men dels danner den et naturligt Led i „Længdebanen“, dels have Statsbanerne paa denne kun ca. 5 Mil lange Bane allerede nu de 3 Stationer, nemlig Tølløse, Vedde og Høng.

Idet vi her fremsatte dette vort Forslag til velvillig Overvejelse, skulle vi tilføje, at der ved dette formentlig vil opnaas en for de ny Baner heldigere Beliggenhed, en som Følge heraf for de forskellige interesserede Kommuner større Udsigt til økonomisk Fremgang og endelig og ikke mindst en for Statsbanerne og som saadan for hele Landet bedre og mere økonomisk Udnyttan af Jernbaneanlægene.

Skulde dette Baneprojekt paa Grund af Høng—Tølløse Banens Overtagelse og paa Grund af for skarpe Kurver ved Tølløse og Merløse ikke kunne lade sig realisere, foreslaar Udvalget Banen lagt, som vist paa Plan II:

Fra Jenslev over Ry passerende mellem Sonnerup og Vester Saaby med Station ved Dyvenslyst Mejeri, derfra over Vennelyst gennem Aastrup Skov og Kvarmløse til Tølløse. Herfra fortsættes der over Kirke Eskildstrup, Baarup, Allindelille, Haraldsted, Ørslev og Bringstrup til Ringsted.

Den her antydede Banelinie vil have den Fordel, at den bliver mere lige, og Sænkningen ved Aastrup er paa det af os angivne Punkt kun ca. 200 Alen bred, idet der fra begge Sider skyder sig Grusbanker ud imod Aaløbet.

Det er dog denne Sænkning, der har bevirket, at vi paa Plan I. have lagt Banen fra V. Saaby til Tølløse mere sydøstlig med Benyttelse af Kalundborgbanens Dæmning.

Tølløse, i Februar 1907.

Allerærbødigst

J. Ulrich,
Forpagter, Aastrup.

Jens Mortensen,
Gaardejer, Kvarmløse.

F. K. Hansen,
Cyklehandler, Tølløse.

Rs. Madsen,
Assistent, Tølløse.