

Børslevlinien, kun kunde faa Ruds Vedby med ved en Privatlinie til dette Punkt. Det er derfor vistnok ubestrideligt, at for Oplandet Syd for Søen er Syderuplinien i Virkeligheden at foretrække for Børslevlinien. Men det er jo ogsaa om de nordlige $1\frac{1}{2}$ Mil, Spørgsmaalet drejer sig. Tisjø har en Længde af omtrent $\frac{3}{4}$ Mil. Naar den nu indtatte Syderuplinie forlader Ruds Vedby, lader Regeringen den i sit Udflast drage mere Øst paa endnu, for derpaa at gaa Nord paa til Syderup i en Afstand af omtrent $2\frac{1}{2}$ Fjerdingvej fra Tisjø. Vil man nu tage det Parti, som ligger paa begge Sider af Tisjø, altsaa drage en Linie lige i Øst og Vest fra den nordlige Ende af Tisjø, vil en Underfølgelse af Populationskortet efter Hjertallets Menig vise, at den østlige Linie er at foretrække. Maalet man i lige Linie Vest for Tisjø Afstanden til Havet, vil man se, at der hvor Søen stræker mest ud mod Vest er Afstanden kun $\frac{3}{4}$ Mil, medens den nordlige og sydlige Ende ligge i en Afstand af $\frac{3}{4}$ Mil. Det er altsaa dette smalle Opland her mellem Havet og Tisjø, som vil blive betjent paa disse $\frac{3}{4}$ Mil af Børslevlinien. Gaa vi til den anden Side, gaar Linien $2\frac{1}{2}$ Fjerdingvej fra Søen, og saa har den i saa lang en Strækning, som en Jærnbane overhovedet kan betjene, Opland mod Øst. Ser man paa Populationskortet, vil man se, at Befolkningen er lige saa tæt paa denne Strækning, indtil vi ere komne til Nordenden af Tisjø, ja nok saa tæt, som den er paa den vestlige Side. Man vil paa Populationskortet se to Farver, den lyserøde Farve, som betegner en Befolkning af 2,500—3,000 Mennesker, og den hvide Farve, som betegner 2,000—2,500 Mennesker. Nærmest ved Søen er der paa begge Sider rød Farve, men den svage Farve, den hvide, saa vi saa Vest paa ned imod Havet, hvorimod vi paa den anden Side først saa den hvide Farve Nord for Tisjøen. Efter Populationskortet er Befolkningen Øst for Søen altsaa fuldkommen saa stor, og det er et langt bredere Opland end det, der overhovedet kan have sig til Naadighed Vest for Tisjø, nemlig 3—5 Fjerdingvej. Det er først, naar man kommer Nord for Tisjø, at Populationen stiller sig anderledes; først naar man kommer en Fjerdingvej Nor for Tisjø, altsaa den sidste halve

Mils Vej, før man naar Kalundborg-Banen, er der større Population Vest paa end Øst paa, men saa er man jo ogsaa kun en god halv Mil fra Nordvestbanen. Denne Egn har altsaa i Virkeligheden Bane; en ny Bane vil ikke have nogen Betydning for den, undtagen for dem, der netop maatte komme til at bo ved en Holdeplads eller en Station en halv Mils Vej fra Kalundborgbanen. Jeg tror at Udvalgets Flertal har Ret i, at med Hensyn til Populationen og Oplandet turde den østlige Bane frembyde gunstigere Forhold end Banen Vest for Tisjø, ikke blot derved, at den tager Ruds-Vedby med, men ogsaa derved, at den tager hele Strækningen Øst for Tisjø med, saa længe man ikke kommer Nord for Søen. For de Egne, der ligge Nord for Søen, vil Banen jo ingen Betydning have paa Grund af Kalundborg-Banens Nærhed.

Men saa gør der sig ogsaa en anden Betragtning gældende, og det er den, at det ved Anlægget af denne Bane som Statsbane ogsaa tilsigtes at faa en Bane for den gennemgaaende Trafik. Man bør selvfølgelig gøre den gennemgaaende Trafik Vejen saa kort som mulig, og saa siges det, at den vil blive $2\frac{1}{4}$ Mil længere, naar Banen skal gaa over Syderup, end naar den kommer til at gaa over Børslev. Sætningen er jo ganske rigtig og fra et ideelt Standpunkt absolut rigtig, men det er jo ikke altid muligt ved Jærnbaneanlæg saaledes at naa ad den lige Linie. For det første maa vi se hen til, hvad det er for en gennemgaaende Trafik, der vil blive Tale om. Det meste af den gennemgaaende Trafik, der vil gaa over Kalundborg, vil naturligvis søge Hovedstaden, men her tænkes paa en gennemgaaende Trafik, som skulde søge Syd paa til det sydlige Sjælland og videre ad den Vej til Udlandet, kommende fra, hvad der ligger Nord for en Linie fra Aarhus oppefter og tillige et Stykke lavere ned, nemlig saa langt ned, at det ikke er fordelagtigere at tage over Fredericia. Det er meget muligt, at der her i Tidernes Løb kan danne sig en betydelig gennemgaaende Trafik, men man kan sige sig selv, at den næppe nogen Sinde vil blive saa stor, at den kan bære Banen. Det bliver den lokale Trafik, der bliver Hovedsagen, og saa bliver Spørgsmaalet, om Betydningen af en Omvej paa $2\frac{1}{4}$ Mil er stor