

ikke kunne gøre Regning paa saa megen Trafik, som hvis der fra vedkommende By var den samme Vej længde, men daarlig Bivej at følge til nærmeste Jernbanestation. Et Eksempel viser maaske bedst, hvad jeg mener: Lad os tænke os, at der blev en Bane fra Ringsted baade til Veterslev og Vrangstrup. Veterslev har god Vej til Ringsted, men Vrangstrup har daarlig Vej. Resultatet bliver, at under i øvrigt lige Forhold saa vil Trafikken paa en eventuel Station i Vrangstrup blive større end i Veterslev. Forholdene blive endnu mere til Gunst for Vrangstrup, naar det oplyses, at Veterslev har en Mil til Ringsted og Vrangstrup har $1\frac{1}{2}$ Mil, men ad den ny Jernbane vil der fra disse Byer og til Ringsted blive paa det nærmeste lige langt.

At det ikke er heldigt at lægge en Bane langs med en god Landevej, kan jeg nævne et Eksempel paa fra Køge—Storeheddinge Banen. Denne gaar igennem noget af Sjællands bedste Jord og frugtbare Egne, men har alligevel altid haft ondt ved at svare sig. Befolkningen derude har en udmærket Landevej til Køge, og det har til Følge, at de køre til Køge med egen Befordring og gøre deres Forretninger, om ogsaa de have baade 1 og 2 Mil at køre, og glemme derved at benytte Jernbanen.

Naar Talen er om, hvilken Trafik man kan byde til en Bane, saa har Vrangstrup og Sigersted Udmærket, som grænse op til, udmærket og rigeligt Materiale til Virksomheder af lignende Art, som der med Held er paabegyndt i Stenlille og ere under Opsejling paa Kværkeby Bjerg. Men for at de Skatte, der paa denne Maade ligge gemte, kunne udnyttes, er Betingelsen den at have let Adgang til Forbindelsen med Omverdenen.

De Krav, som der med Berettigelse kan stilles om at faa en Station i Vrangstrup, gælde i endnu højere Grad om Glumsø. Den By er vel uden Overdrivelse den, der har mest Krav paa Jernbane paa hele Strækningen mellem Ringsted og Næstved. Det vilde være ganske urimeligt, om man undlod at tage Hensyn til denne By ved dette Baneanlæg. Glumsø By og dens Opland til alle Sider er større end de fleste Steder og kan tilføre Banen en meget stor Trafik. Foruden det, at Glumsø og Omegn er frugtbart Agerland, saa findes der i Omegnen udstrakte Skovstrækninger og Tørvemoser. Disse sidste kunne ved en bedre Jernbaneforbindelse udnyttes bedre og bringe forøget Indtægt og Virksomhed frem og afgive Trafik til Banen.

Om Herlufmagle i Sammenligning med Glumsø som Stationsby kan siges det, som foran er sagt om Veterslev i Sammenligning med Vrangstrup. Kun er Glumsø Herlufmagle langt mere overlegen i Retning af Kvalifikationer som Stationsby. Herlufmagles Opland kan neppe strække sig særlig langt, hverken mod Nord eller Nordvest eller mod Øst efter Olstrup Station. Desuden kan Herlufmagle formentlig faa Forbindelse med Banen paa det Sted, hvor den kommer til at skære Vejen mellem Skelby og Herlufmagle.

Banens Retning fra Glumsø og til Næstved maa formentlig blive den af Trafikministeren antydede her ligesom fra Ringsted til Glumsø.

I Betragtning af, at den her omtalte vestlige Jernbanelinie fra Ringsted til Næstved ikke er forelagt i Rigsdagen som Forslag, men kun antydet af Trafikministeren, gælder det formentlig om, at de Egne, som ville faa Gavn af denne Linie og interessere sig for samme, da i Særdeleshed Glumsø og Omegn, at de maa sætte en Agitation i Gang og tilkendegive kraftigst muligt, at man interesserer sig for Sagen og ogsaa vil bringe et Offer for dens Gennemførelse. Afholdelsen af et eller flere Møder vil først og fremmest være nødvendig for at erfare Stemningen. Da Glumsø er mest interesseret, burde det første Møde holdes der inden ret længe.

Vrangstrup, den 23. Januar 1907.

J. Pedersen.