

Holbæk By med sin Havn er faktisk det Centrum for Oplandet, som der er gjort Rede for i Andragendet af 28. Februar 1907. Det forekommer os derfor unaturligt at lægge en Ring af Jernbaner med Endestationer ved Landsbyer, uden om og uden direkte Forbindelse med Havnen, der allerede er Stapelplads for hele det omliggende Opland. Den Omstændighed, at man ad Isefjorden fører de store Forbrugsartikler 4—5 Mil ind i Oplandet, gør det indlysende, at Holbæk i allerbedste Forstand egner sig som Udgangspunkt for Oplandsbaner; det maa være et samfundsøkonomisk Tab ikke at føre Banerne fra denne Egn direkte til dette Punkt.

Vi ønske ikke at argumentere imod Projekterne Hørve—Vørslev eller Svinninge—Vedde, men for at væge de Interesser, som det uafviselig er vor Pligt at varetage, maa vi tillade os at pege paa, at der langt fra knytter sig saa store Interesser til disse Projekter som til det her fra fremsendte. Der er ingen bestaaende Interesser, som lide Afbræk. De Forbaabninger om ny Muligheder, der knyttes hertil, ville blive skuffede, thi disse Baners Betydning kan kun blive ringe, eftersom Omsætningen af Hovedartiklerne Smør, Flæsk, Majs og Foderstoffer væsentligst foregaar i Retningen til og fra København og ikke med Fordel kan lægges over Svinninge eller Vedde. En Svinninge—Vedde-Linie kan tage sig meget smukt ud paa et Kort; men en Undersøgelse af de lokale Forhold vil snart vise, at Varebevægelsen følger Linier, der gaa over de centrale Punkter, som Byerne ere i Retning af København.

Som Forbindelsesbane kan Anlæg efter disse Projekter heller ikke faa nævneværdig Betydning, da det indbyrdes Samkvem mellem de Egne, man tænker at forbinde, er overordentlig ringe (Befolkningen i Odsherred og omkring Svinninge har meget faa Forbindelser og Tilknytningpunkter til Egnen Mørkøv—Vedde), og saaledes vil det sandsynligvis vedblive at være. Befolkningen søger Stationspladserne hver paa sin Egn og drages til Byerne, hvor Hovedorganerne for det offentlige Liv (Administrationerne) have deres Sæde.

At dette i fuldt Maal gælder for det Opland, der samler sig om Holbæk, har man et uomstødeligt Bevis for, naar man ser, hvad Trafik der foregaar mellem Byen og Stationerne i dens Opland i Tudse Herred. I Driftsaaret 1906—07 er der solgt:

	Antal Rejsende i alt:	Heraf Rejsende til Holbæk:
Fra Regstrup Station.....	22,038	13,204
— Knabstrup — .....	16,370	7,681
— Mørkøv — .....	25,351	10,819
— Maarsø — .....	9,373	6,690
— Gislinge — .....	8,325	5,187
— Sandby — .....	7,533	5,612
— Svinninge — .....	14,196	7,203
	103,186	56,396

Det er utvivlsomt, at et lignende Forhold vilde gøre sig gældende ved en Bane gennem det mod Syd liggende Merløse Herred.

Som Forbindelsesbane med de fjernere liggende Egne synes disse Baner at være uden nævneværdig Betydning. Antallet af Rejsende for Fyn og Jylland fra de Egne, her er Tale om, er kun meget ringe, sikkert ikke ud over en Passager daglig i Gennemsnit, og af disse faa rejser en forholdsvis stor Del over Kalundborg, saa at de med den nuværende Toggang have Forbindelse med Jylland over Holbæk. At dette sidste forholder sig rigtigt, fremgaar af, at af de i Driftsaaret 1906—07 solgte Billetter til Jylland ere ca. 36,40 pCt. gaaede over Kalundborg. Desuden standse Iltogene som bekendt nu ved Roskilde, Tølløse, Holbæk og Jyderup; det er da lidet tænkeligt, at de tillige skulde standse ved Mørkøv og Vørslev, og saa bliver saadanne Tværbaner uden nogen som helst Betydning som Forbindelsesbane.

Vi paastaa ingenlunde, at en Bane efter vor Projekt har stor Betydning som Forbindelsesbane for rejsende til eller fra fjernere Egne (det kan en Privatbane vel som Regel ikke faa). Disse rejsende komme hurtigst og mest sikkert frem fra den nærmeste Statsbanestation ad Statsanelinierne, hvor Toggangen er indrettet med den gennemgaaende Trafik for Øje, men den store Persontrafik ved Holbæk Station, der for Driftsaaret 1906—07 var 95,655 rejsende, beviser dog, at en Bane efter vor Projekt i langt højere Grad vil virke som Forbindelsesbane for det indbyrdes Samkvem