

tigt at bygge straks saa stort, som Anlægget skal være. Der siges nok, at ved at vente spares nyt Materiel o. s. v., men jeg kunde dog ønske, at hele Jordarbejdet blev gjort straks. Derimod synes jeg, det er noget tidligt at lægge selve Sporene. Det ser lidt mærkeligt ud, at naar vi faar 3 Spor, der alle peger mod Syd og mødes i Næstved, har den Bane, der gaar lige i Syd, derfra kun et enkelt Spor. Der kommer jo nok Forslag om, at den skal have et dobbelt Spor, men foreløbig ser det lidt mærkeligt ud, at man forlanger, at et af de 3 Anlæg, som fører til et Enkeltspor, øjeblikkelig skal opføres som Dobbeltspor. Man kunde dog vistnok, naar man nu faar et nyt Spor ned til Næstved, hvad jeg synes er meget begrundet, køre paa det i en Aarrække. Man siger, at Pengene vil være bedst anvendte paa den foreslaaede Maade, men det er, som man foreslår det. De Penge, vi sætter i Jernbaneanlæg, forrenter sig ikke alle lige godt. Jeg er nær ved at tro, at de her anvendte vil være en død Kapital i de mange Aar — hvor mange ved ingen af os — inden der bliver rigtig Brug for Dobbeltsporet. Hvis man sparede de 1,900,000 Kr. i omtrent 20 Aar, vilde de blive fordoblet, men hvor meget indbringer de, naar de anbringes i Sporet i den Tid, dette ikke bliver brugt?

Dernæst ved jeg ikke rigtigt, hvorledes det skal forstaas — ja, jeg forstaar nok selve Bemærkningerne —, naar der staar, at man ikke har taget Hensyn til de ekstraordinære Forhold, vi lever under. Vil det sige, at det er under ordinære Forhold, Anlægget skulde koste 1,900,000 Kr.? Vi ved alle, at dersom der skal bygges under disse ekstraordinære Forhold, vil vi komme op til en langt højere Pris. Det er en Kendsgerning, at Træ og Jern er blevet meget dyrere under Krigen, Jern er vel oppe i den 2—3-dobbelte Pris. Jeg ved ikke, hvordan man vil bære sig ad — jeg er ikke kyndig paa de Omraader, det vil jeg indrømme —, men jeg tænker mig, at man vil gaa frem paa den Maade, at man bortliciterer Arbejdet, og i Almindelighed sker det vel under eet, saa at baade Tilrettebringelsen af det vedkommende Areal og selve Bygningen af Banen omfattes af Licitationen. Jeg vil da henstille, at der anvendes en anden Fremgangsmaade, nemlig at man først faar Arealet gjort ryddeligt og lagt til Rette og derefter gaar til Anlægget af Sporene. Det vilde jeg gerne være med til. Jeg vil ikke nægte at gaa med til det

andet, men jeg synes, at man kunde vente, til vi var kommet ud over de ekstraordinære Forhold, med at udbyde Skimmelægningen og Færdiggørelsen af Anlægget. Jeg ser ikke rettere, end at dersom det er Meningen, at Arbejdet skal udbydes i Licitation nu, kan de Entreprenører, som overtager dette Arbejde, kun tage det til de Priser, vi har i Øjeblikket. Jeg kan ikke tænke mig andet, end at de i deres Tilbud maa henholde sig til de nuværende ekstraordinære Priser, og det stiller sig lidt uklart for mig, om de 1,900,000 Kr. er beregnet paa at skulle slaa til, eller man tænker sig, at hvis vi nu gaar i Lag med Arbejdet, maa der blive anvendt en langt større Sum. Da Venstres Ordfører har udtalt Ønske om en kort Udvalgsbehandling, mener jeg, at vi under denne bør have Oplysning om disse Spørgsmaal.

Skønt jeg ikke er saa begejstret for Lovforslaget som de øvrige Talere, vil jeg dog anbefale det til velvillig Behandling.

Formanden: Folketingsmanden for Præstø Amts 3die Valgkreds har Ordet for en kort Bemærkning.

Andreasen: Den Anbefaling, det ærede Medlem fra Holstebro (Mølgaard-Nielsen) gav Lovforslaget, var jo meget betinget. Men jeg forstod ham dog saaledes, at han vilde stemme for det, og deri mener jeg, det ærede Medlem gør rigtigt. Jeg har som sjællandsk Rigsdagsmand aldrig modsat mig vidtgaaende Jernbanereformer i Jylland. Naar det ærede Medlem sagde, at nye Baner maaske ikke forrenter sig godt, kan dette i alt Fald ikke være en Anke mod dette Lovforslag, thi denne nye Bane vil blive vel saa indtægtgivende for den danske Statskasse som mange af de Baner, der nys er anlagte ovre i Jylland. Det er for øvrigt ikke for mig det afgørende, om der paa Forhaand er sikret en Statsbane Forrentning.

Det ærede Medlem dvælede længe ved Beløbet 1,900,000 Kr. og mente, at Bevillingen af denne Sum vilde bevirke, at de Projekter, som var fremme ovre i Vestjylland, vilde blive trængt tilbage. Denne Anke maa jeg modsige, thi i det store Udvalg, som i sin Tid indstillede Loven af 1908 til Vedtagelse, og hvoraf det ærede Medlem ligesom jeg var Medlem, blev det aftalt, hvorledes Pengene, de omtrent 28 Mill. Kr., skulde fordeles mellem Landsdelene. Man skulde først have en Bane fra Køge til Vigerslev til 2 $\frac{1}{3}$ Mill. Kr. Denne sjællandske Bane