

danne Arbejder vil falde en hel Del i Pris. Navnlig gælder dette Anskaffelse af Skinne-materiale, som kan udsættes, til Banen næsten er færdig.

Endvidere rejste det ærede Medlem Tvivl om Rentabiliteten af denne Nybygning. Dertil maa jeg sige, at jeg ikke tror, det vil være i det ærede Medlems Favør, om vi i høj Grad rejser Rentabilitetsspørgsmaalene her i Rigsdagen ved Anlæg af nye Jernbaner. Jeg tror, vi skal være meget overbærende overfor hinanden, naar Spøgsmaalet er, om de Baner, vi foreslaar, vil vise sig rentable. Men jeg vil ikke undlade at sige, at det stiller sig for mig saaledes, at netop dette Jernbaneanlæg vil man fuldt ud kunne forsvare ud fra et Rentabilitetshensyn. Der er for mig ingen Tvivl om, at netop dette Jernbaneanlæg vil vise sig overordentlig rentabelt, altsaa for saa vidt angaar Strækningen fra Ringsted til Næstved, som det her foreslaas.

Det ærede Medlem fra Køge (Mads Larsen) gjorde med Rette gældende, at Strækningen Vigerslev—Køge—Næstved vil være kortere end den Rute, her foreslaas, og hvis man udelukkende vilde tage Hensyn til at gøre Rejsetiden og Kørelængden for Forbindelsen til Udlandet saa kort som muligt, kan der ikke være Tvivl om, at Ruten Vigerslev—Køge maatte være at foretrække. Men som det ærede Medlem har set af Motiveringen til Lovforslaget, er der en Række andre Hensyn, som spiller ind her, og deriblandt er først og fremmest det økonomiske Hensyn, som rækker meget langt i denne Forbindelse. Det er rigtigt, at Konsekvensen af dette Lovforslag, hvis man senere beslutter at lægge Trafikken den Vej, vil være Anlæg af et 3de og 4de Spor mellem København og Roskilde, men jeg tror ikke, det ærede Medlem har Ret i at mene, at det er urigtigt saaledes at fortsætte Trafikken paa denne Strækning. Thi det er virkelig blevet saaledes, at Lokaltrafikken paa dette Sted i Landet, hvor der vel nok næst efter København—Klampenborg-Ruten er den hyppigste Togforbindelse, er noget nær den sletteste, der findes i Landet, fordi denne Lokaltrafik bliver saa uhyre stærkt generet af Fjerntrafikken, saa Beboerne ved disse Stationer praktisk talt ikke kan rette sig efter Køreplanen, men paa denne Strækning maa regne med Forsinkelser, som er langt udover Rimelighedens Grænser. Alene af den Grund mener jeg, det vil blive nødvendigt inden for længe at anlægge en særlig Bane til denne Lokaltrafik, for at

denne Egn dog kan blive betjent paa rimelig Maade, og selvfølgelig opnaar man ogsaa derved meget store Fordele for den gennemgaaende Trafik.

Men hvis man nu vedtager dette Lovforslag, og hvis man senere bestemmer, at det skal betyde den Omlægning af Trafikken, som her er antydnet, maa det naturligvis blive, som det ærede Medlem har forudsat, at det tidligere Løfte om en Vigerslev—Køge-Statsbane maa falde bort. Det maatte dog i hvert Fald blive Tilfældet for en overordentlig lang Aarrække, og derfor finder jeg det fuldkommen berettiget af det ærede Medlem straks at rejse det Spørgsmaal, om Rigsdagen og Ministeren vilde kunne gaa med til Anlæg af en Privatbane. Og dertil vil jeg sige for mit Vedkommende, at hvis de Overvejelser, som jeg mener vil blive knyttet til de Statsbanelovforslag, som fremsættes umiddelbart efter Nytaar, fører til den Omlægning af Trafikken, som vi her har talt om, mener jeg, at Tidspunktet er inde til for Alvor at rejse Spørgsmaalet om en Privatbane fra København til Køge, og jeg vil gerne være med til at fremme en saadan Privatbane, idet jeg for Resten mener, at Egnen utvivlsomt vil blive bedre betjent ved en Bane af denne Beskaffenhed end ved en Statsbane, hvis første Formaal skal være at køre lige igennem.

Det ærede Medlem fra Lejre (N. Frederiksen) og det ærede Medlem fra Frederiksværk (Niels Petersen) stillede mig det Spørgsmaal, om Vedtagelsen af dette Lovforslag vilde betyde en yderligere Forsinkelse af den øvrige Del af den midtsjællandske Bane. Det er et Spørgsmaal, som det maaske kan være lidt vanskeligt at besvare. Jeg kunde nok sige, at det ikke er Hensigten med dette Lovforslag yderligere at forsinke den resterende Del af Banen, men jeg maa tilstaa, at jeg kan vanskeligt tænke mig andet, end at det maa medføre nogen Forsinkelse, at man dels faar et betydeligt større Arbejde at udføre og dels skal anvende en hel Del flere Penge. Men for saa vidt der i de ærede Medlemmers Tale laa en Bebrejdelse over, at dette Baneanlæg er udskudt ud over Rimelighedens Grænse, tror jeg, at man bør tilbagevise den Bebrejdelse. Forholdet er, at siden den store Jernbanelov blev vedtaget i 1908, er der præsteret, hvad der efter min Opfattelse overhovedet har kunnet præsteres i Retning af at gøre disse Jernbaner færdige. Det er jo endnu ikke kommet dertil, at man har færdig-