

N. W. Jensen: Hvis der kan siges at være noget Sted i Verden, hvor Betingelserne vare tilfede for at faae et smukt, hensigtsmæssigt og økonomisk Jernbanenet, saa var det Sjælland, forudsat, at man havde benyttet Ringsted og gjort det til Knudepunkt for alle Baner; men man gif ikke den Ve. Derfor fik man et planløst Jernbanenet, og nu er man nødt til med meget betydelige Offre at søge redresseret den Feil, man i sin Tid har begaaet. Man byggede først en kort Stump Jernbane fra Kjøbenhavn til Roskilde, dernæst fortsatte man Vestbanen til Korsør. Denne Linie var selvstændig i sin Orden; men saa gif man til at bygge et saadant Jernbane-uhyre som Sydbanen, hvor de lokale Interesser førte Banen snart til den ene Side, snart til den anden. Derpaa byggede man Banen til Helsingør, saa byggede man en Nordvestbane, og endelig byggede man en lille Stump Bane fra Kjøbenhavn til Frederiksbund, hvis Betydning jeg ikke forstaaer, naar man ikke tænker paa at fortsætte denne Jernbane over Frederiksværk til Lynæs. Naar man nu skal redressere den Feil, der er begaaet, idet man har bygget uden nogen samlet Plan, men stykkevis, er Spørgsmaalet, om det er rigtigt at blive paa den samme Ve, som har ført til et saa uheldigt Resultat. Det forekommer mig, at det foreliggende Lovforslag kunde se ud, som var det en Fortsættelse paa den engang betraadte Ve. Det afhjælper nemlig kun en Mangel ved Vest- og Sydbanen, ved at bygge en Forbindelsesbane fra Slagelse til Næstved, men lader Spørgsmaalet om en Forbindelse mellem Vest- og Nordvestbanen staa aabent, ligesom ogsaa i hvad Retning Udviklingen af det bestaaende Jernbanenet skal foregaa. Det forekommer mig, at det vilde have været naturligere, om Ministeriet havde taget under Overveelse, hvilken samlet Plan der bør komme til Anvendelse for at supplere det bestaaende Jernbanenet paa en hensigtsmæssig Maade, samt i hvilken Orden disse Jernbanestykker burde bygges, og at man da paa de aarlige Finantsslove fastsatte den Sum, der skulde medgaa til Bygningen af Banerne. Jeg skal ikke gjøre Indvending mod selve det fremsatte Forslag om en Jernbane fra Næstved til Slagelse; thi jeg erkjender, at der er mange Grunde, som kunne tale netop for en saadan Tilslutning, men det maa dog erkjendes, at efter som der staaer i Lovforslaget, at man paatænker fra denne Bane at føre en Bane til Skjælsør, maa man ogsaa have tænkt sig, hvilken Station man vil bruge som Udgangspunkt for en saadan Sidelinie, og det vilde da, for at den kan opfylde den Bestemmelse, som den kan siges at være predestineret til, være rigtigt at indrette den derefter, og det Samme

maa i endnu højere Grad siges at være Tilfældet med Slagelse. Jeg antager nemlig som givet, at vil man føre Jernbanelinien fra Næstved til Slagelse, saa maa man ogsaa ville benytte Slagelse som Udgangspunkt for en Fortsættelse af Jernbanen nordpaa, dog ikke, som det erede Medlem for Holbæk Amts Bdie Valgkreds (Kauber) udtalte, Vest om Tissø med en Gaffelbane til Værsløv og Lølse, men den naturlige og rigtige Ve Ost om Tissø og, som det erede Medlem fra Aalborg (L. Nyholm) mente, til Jyderup. Som sagt, disse Spørgsmaal forekommer det mig naturligt at overveie, idet det maa være klart, at naar man indretter Slagelse Station alene paa den Trafik, som vil være en Følge af Vedtagelsen af denne Lov, og ikke tænker paa Fremtidens Krav ved en Fortsættelse af Banen, saa staaer man fare for at faae en utilfredsstillende Løsning og at anvende en daarlige Økonomi. Det erede Medlem fra Aalborg udtalte, at naar man fik tilveiebragt en saadan Ringbane, vilde det have store militære Fordele. Det er Noget, som jeg ikke skal benegte, men som jeg heller ikke skal komme dybt ind paa, idet jeg ikke tror, at Spørgsmaalet om bestemte Jernbaners eventuelle Benyttelse under en Krig egner sig til offentlig Diskussion. Men naar det erede Medlem gif saa vidt, at han troede, at en saadan Ringbane vilde gjøre Kjøbenhavns Besættning uudærlig, vil jeg dog gjøre den Bemærkning, at man maa vogte sig for at overdribe Betydningen af Jernbaners Benyttelse til Trossetransporter. Jernbaners store Nytte for Droppers Transport paa lange Strækninger er utvivlsom, men ved Forpæret mod en Landgang paa Sjælland vil der tidt og ofte kun være Tale om Bevægelser paa kortere Strækninger, og da blive Jernbanernes Betydning rent forvindende, fordi man hurtigere vil kunne naa sit Maal ved at lade Dropperne marschere end ved at lade dem fjøre paa Jernbane.

Jeg har med disse Bemærkninger ikke villet udtale mig imod Loven, som jeg tværtimod anbefaler, fordi jeg anser den for i og for sig god, men jeg har fremsat dem, fordi det forekommer mig nødvendigt, at vi komme til Klarhed om, hvorledes det sjællandske Jernbanenets Udvikling bør indrettes, hvad der jo eventuelt vil kunne naaes i et Uvalg ved en Konference med den høitærede Minister, og man vil da være istand til med Fremtiden for Die at træffe Bestemmelse om Stationsbygningsarbejder, Spor anlæg og Deslige paa en saadan Maade, at de kunne tjene de udvidede Formaal, Tiden maatte kræve. Der er endnu et Punkt, som jeg skal tillade mig at berøre, nemlig Expropriationsspørgsmaalet. Som bekendt ere daade de jydsk og fynske Baner blevne anlagte