

vedes det for Vigerslev—Køge-Banens Vedkommende, at de paagældende Amtskommuner og den paagældende Købstadkommune skulde inden 1. Januar 1910 til Ministeriet for offentlige Arbejder afgive en Erklæring om, at de vilde yde et Tilskud til denne Banes Anlæg af 100,000 Kr. pr. Banemil. Dette Tilskud har ikke kunnet skaffes til Veje indenfor den i Loven fastsatte Frist, og i Henhold hertil er Vigerslev—Køge-Banen i Virkeligheden bortfalden. Jeg har tidligere her i Tinget tilladt mig at udtale Ønskeligheden af, at man, naar dette skete, da gik til at fremme en Del af Anlægget af en anden større sjællandsk Statsbane paa den nævnte Lov: Jernbanen fra Næstved til Hillerød, og i Henhold til et Ønske fra min Valgkreds er det, jeg fremsætter det foreliggende Lovforslag om, at man i Stedet for den bortfaldne Vigerslev—Køge-Bane lader Strækningen Næstved—Ringsted indenfor den midtsjællandske Bane rykke ind paa den førstnævnte Banes Plads. Til Banen fra Vigerslev til Køge er der beregnet et Statstilskud af 2,234,000 Kr. Statens Udgifter ved Anlægget af Jernbanen fra Næstved til Ringsted kunne anslaaes til 2,330,000 Kr., hvilket Beløb altsaa i det væsentligste svarer til det, der var budgetteret til Banen fra Vigerslev til Køge.

Anlægget af Banen fra Næstved til Ringsted var stærkt anbefalet af den Jernbanekommission, hvis Arbejde ligger til Grund for den Lov, jeg har omtalt. Det er en Jernbane, hvis Anlæg er af største Betydning ikke alene for den paagældende Egns Befolkning, men ogsaa for hele Jernbanetrafikken paa Sjælland, ikke mindst for den stærkt overtrafikerede Sydbane, Roskilde—Mansned Sund. Linien Næstved—Ringsted vilde være i Stand til i væsentlig Grad, nemlig ved at man omlægger Godstrafikken, at aflaste den nuværende Sydbane. Jeg tillader mig at foreslaa dette Anlæg fremmet, da jeg som Medlem af Jernbaneudvalget i sin Tid var med til at fastsætte den Rækkefølge, Loven angav for disse Baneanlæg, og derfra ved, at det var Tingets Ønske, at der skulde tages skyldigt Hensyn til de forskellige Landsdele. Naar nu Linien Vigerslev—Køge er bortfalden, er det rimeligt, at der tages Hensyn til os Sjællændere, og at man lader en anden sjæl-

landsk Bane rykke ind paa den nævnte Banes Plads. De finansielle Forhold og Fordelingsmaaden forrykkes ikke i mindste Maade ved denne Ændring, jeg her har foreslaaet.

Med disse Bemærkninger skal jeg tillade mig at anbefale Forslaget til det høje Tings Velvillie.

**Formanden:** Eksemplarer af det forelagte Lovforslaget ville blive omdelte.

Den første Sag paa Dagsordenen var:

*Første Behandling af Forslag til Lov om Anlæg og Drift af en Jernbane fra Hurup over Vestervig til Krik med Ret til at afbenytte Statens Spor anlæg fra Krik til Agger.*

**Forslagsstilleren (Frøkjær):** Dette lille Forslag til Lov, som jeg herved skal tillade mig at anbefale, gaar, som jeg allerede har nævnt ved Forelæggelsen, og som § 1 udviser, ud paa at bemyndige Ministeren for offentlige Arbejder til at meddele Eneret til Anlæg og Drift af en Jernbane fra Hurup Station paa Thybanen over den gamle By Vestervig til Losse- og Ladepladsen Krik og endvidere at give Koncessionshaverne Ret til at benytte det Statsbanespor, som allerede er bygget fra Krik til Agger. Forslagets § 2 gaar endvidere ud paa at give Koncession paa Anlæg og Drift af en Bane fra Hurup til Næssund Vest, naar Banen paa Mors Nykøbing—Karby—Næssund Øst er fuldført.

Overslag, Tegning og Beskrivelse over Banen Hurup—Krik er udarbejdet af Ingeniør Winkel. Banens Længde er 1,375 Mil eller 1<sup>3</sup>/<sub>8</sub> Mil, og den udgaar fra Statsbanen, fra Hurup Station paa Thybanen, og følger Statsbanesporret imod Syd, hvorefter den Syd for Hurup Station bøjer mod Vest, gaar saa til Vestervig, Syd om denne By og Syd om Herredsfogedboligen og derfra til Krik, Norden om Krik By. Ved Krik komme vi saa til det Statsbanespor, som Vandbygningsvæsenet allerede har anlagt i Anledning af Høfdebygningen ved Agger, og der kan meget let opnaas Forbindelse med dette Spor. Tillige har Vandbygningsvæsenet anlagt en Anløbs-