

Rottbøll: Jeg er i og for sig ikke nogen Beundrer af, at man forandrer Jernbaneloven af 1908 ved disse mindre Love om Ændringer i de vedtagne Jernbaneanlæg. Det forekommer mig, at man ved den nævnte Jernbanelov har givet de deri nævnte Pladser Løfte om under bestemte Betingelser at kunne faa en Bane til den ene eller den anden By, naar de bragte de fornødne Ofre derfor. Og dette Til-sagn fra Rigsdagens og Regeringens Side har man udstrakt til 1923, saaledes at de har Tid til at søge at samle Pengene til denne Bane. Jeg er derfor i og for sig imod, at man foretager Ændringer i Loven, og naar den højtærede Minister for offentlige Arbejder i det andet Ting har sagt, at Forslaget om Ændring i den her foreliggende Bane er ganske analogt med det Lovforslag, vi har om en Grindsted—Tistrup-Bane, saa er det, som ogsaa den første ærede Taler (Døcker) berørte, i og for sig forkert. Var det her foreliggende ganske analogt med det nævnte Tilfælde, vilde jeg absolut stemme imod dette Lovforslag, men det er det heller ikke. Sagen er den, at med Hensyn til Grindsted—Tistrup-Banen foreslaar man nu, at den skal gaa fra Grindsted til Varde i Stedet for fra Grindsted til Tistrup. Medens nu Varde er begejstret for denne Plan, er Tistrup imod den, selvfølgelig! Beboerne i Tistrup hævder, at man skal holde det Løfte, man gav dem ved Jernbaneloven af 1908, og føre Banen fra Grindsted til Tistrup, hvis de kan skaffe Pengene, og de har jo Tid til at prøve derpaa.

Forholdet er her det ganske modsatte. Her er et Udvalg indenfor Kværkeby-Kredsen enigt med et Udvalg indenfor Ringsted-Kredsen om at lægge Banen fra Køge til Ringsted fremfor en Bane fra Køge til Kværkeby. Der er altsaa en meget betydelig Forskel paa de to Lovforslag. Det, der kan næres Betænkkelighed ved, er jo, at Staten, hvis man lægger Banen til Ringsted, kommer af med flere Penge, end hvis man fulgte Jernbaneloven af 1908. Det er nemlig i og for sig givet, at hvis dette Lovforslag ikke gaar igennem, faar man en Køge—Kværkeby-Bane, den er vist i og for sig sikret. Men Kværkeby-Udvalget, om jeg saa maa kalde det, ønsker altsaa Ringsted-Banen, og saa stiller Sagen sig saaledes for mig, at det, man skal tage under Overvejelse, er, hvorvidt Staten kan være tjent med at ofre disse 300,000 Kr. eller maaske lidt mere for at faa Banen til Ringsted. Det siges i Forhandlingerne i Folketinget, og jeg tror ogsaa, den højt-

ærede Minister har sagt, at Køge—Ringsted-Banen bliver mere rentabel end Køge—Kværkeby-Banen; den vil blive saa langt mere rentabel, at man alene af den Grund burde foretrække den.—Naa, disse Rentabilitetsberegninger over Banerne lider undertiden af adskillige Fejl. Jeg bilder mig saaledes ind, at naar det forleden Dag blev sagt i Folketinget, at Asaa-Banen vilde blive en udmærket solid Bane og kunne forrente sig, saa har det ikke meget paa sig. Saaledes kan der jo tages fejl ogsaa andre Steder, men det tør jeg i og for sig ikke danne mig nogen Mening om, men sikkert er det naturligvis ikke, at den vil forrente sig saa meget bedre.

Til Fordel for denne Ringsted-Bane har man ogsaa sagt i Folketingets Betænkning, at en Tilslutning til Statsbanen til Ringsted, hvor de fleste hurtigløbende Tog holder, vil være af stor Betydning for Banens Rentabilitet. Det kunde der maaske være noget i, hvis Privatbanerne i og for sig rettede sig synderlig efter de hurtiggaaende Tog, der kommer til den paagældende Endestation. Jeg skal nævne et Eksempel — det er vist ikke noget enestaaende Eksempel — paa, hvor lidt man egentlig fra Privatbanernes Side bryder sig om disse hurtiggaaende Tog. Jeg skulde forleden Dag til en Station, der hedder Gjørlev, paa Strækningen fra Slagelse til Kalundborg, og der gaar et Iltog her fra København Kl. 8²⁰, som kommer til Slagelse Kl. 9⁵⁹. Men Toget til Gjørlev gaar tilfældigvis Kl. 9⁵⁷, saaledes at de to Minutter, som det gaar før, foraarsager, at man i Stedet for Kl. 8²⁰ maa tage herfra Kl. 7¹⁰ med et langsomt Tog, der kommer til Slagelse Kl. 9⁴². Det er det Hensyn, som denne Privatbane tager til de hurtiggaaende Tog. Jeg vil ikke sige, at det samme er Tilfældet alle Steder, men det er ikke noget enestaaende Eksempel. Toget gaar altsaa to Minutter, før det efter min Mening burde gaa, og jeg kan ikke indse hvorfor; hvis det er Privatbanens Mening, at man skulde spise Frokost i Slagelse eller lægge Penge der, saa er Opholdet alligevel for kort fra 9⁴² til 9⁵⁷. Jeg tror altsaa ikke, at dette med Tilslutningen til de hurtiggaaende Tog har noget paa sig.

I og for sig maa jeg altsaa sige, at jeg stiller mig noget anderledes overfor dette Forslag end overfor det før omtalte om en Grindsted—Tistrup-Bane, for mig kommer det an paa, at man faar undersøgt noget nærmere, om Rentabiliteten