

ligegyldigt, om vi fik den eller ikke, naar den kun kom til at virke saaledes, som denne Lov kan antages at ville komme til at virke, er Forholdet noget andet, naar vi har haft Loven siden Juli 1915, og jeg kan ikke andet end give den højtærede Minister Ret i, at hvis vi pludselig ophævede den, kunde dette fremkalde Misforstaaelse, maaske ikke saa meget her i Landet, hvor man jo kender Forholdene, som i Udlandet, hvor man kan se anderledes derpaa. Jeg maa derfor meget fraaade at stemme for Mindretallets Ændringsforslag og anbefale at stemme for det, som er stillet af Flertallet, hvorved opnaas det, som Ministeren havde ønsket, nemlig at den gamle Lovs Gyldighed forlænges med et Aar, for saa vidt Loven ikke paa Grund af Forholdene ophæves af Administrationen forinden.

Ændringsforslag Nr. 1 af et *Mindretal* (Godskesen, Goos, Hey, Knuth, Piper, Poul Rasmusen og Richelieu) (se Tillæg B. Sp. 587)

forkastedes med 22 Stemmer mod 12.

Ændringsforslag Nr. 2 af et *Flertal* (Bojsen, Dalsgaard, Ole Hansen, Harald Jensen, Kragh, Nygart, J. Pedersen og Trier)

vedtoges med 24 Stemmer mod 12.

Det saaledes ændrede Lovforslags Overgang til tredje Behandling

vedtoges uden Afstemning.

Den sidste Sag paa Dagsordenen var:

Første Behandling af Forslag til Lov om Ændring i Lov Nr. 156 af 27. Maj 1908 om nye Jernbaneanlæg m. v.

(Lovforslaget findes i Tillæg C. Sp. 163).

Lovforslaget sattes til Forhandling.

Ministeren for offentlige Arbejder (*Hassing Jørgensen*): Samtidig med, at der i Folketinget behandles Lovforslag om meget betydelige Statsbaneanlæg, derunder at forsyne Hovedlinierne med Dobbeltspor, har jeg tilladt mig særskilt at fremsætte dette Lovforslag, som allerede er behandlet i Folketinget og der har faaet enstemmig Tilslutning, og som gaar ud

paa nu, da Anlægget af den midtsjællandske Bane skal tage sin Begyndelse, straks at udføre den Del af Banen, som forbinder Ringsted med Næstved, med Dobbeltspor. Det vil være nødvendigt, at denne Sag behandles for sig, ikke kædes sammen med de øvrige Jernbanelovforslag, fordi det er nødvendigt at forberede denne Sag saaledes, at man til Foraaret kan gaa i Gang med Banens Bygning. Adskillige Grunde taler for straks at gøre denne Del af den midtsjællandske Bane dobbeltsporet, først og fremmest det finansielle Hensyn, som ligger lige for, at det vil være billigere at gøre Banen dobbeltsporet straks ved Anlægget end først at bygge den, som den er tænkt i Loven, og senere at anlægge et andet Spor, dernæst det, at man derved tilvejebringer en ganske betydelig Forbedring af Vilkaarene for Trafikken fra København til det sydlige Udland, idet man da kan lade Togene gaa fra København over Roskilde, Ringsted og Næstved videre Syd paa i Stedet for ad den nuværende Rute. Man vil herimod maaske indvende, at den rationelle Forbindelse mellem Danmark og Tyskland vilde være den tidligere foreslaaede Bane fra København til Køge. Men naar man alligevel skal have en ny Bane fra Ringsted til Næstved, og dette er jo slaaet fast ved den i 1908 vedtagne Lov, taler det finansielle Hensyn meget stærkt for at udnytte denne Banestrækning mest muligt og spare Anlægget af en Køge—Vigerslev-Bane, i hvert Fald som Statsbane. Jeg vil dog ikke undlade at bemærke, at jeg ikke dermed mener, at en Køge—Vigerslev-Bane ikke fremdeles vil være tiltrængt; men kun, at den ikke vil være det for det oprindelige Øjemed, nemlig til Betjening af den gennemgaaende Trafik, men derimod til Betjening af de lokale Interesser. Man kunde ogsaa tænke sig at begunstige den sydgaaende Trafik ved at ombygge den nuværende Jernbanelinie fra København over Roskilde og Køge, saaledes at den blev dobbeltsporet. Men denne Udvej vilde blive betydelig kostbarere end den, som er foreslaaet i nærværende Lovforslag.

Det forekommer mig derfor, at alle Grunde taler for nu straks ved Anlægget af den midtsjællandske Bane at gøre Strækningen Næstved—Ringsted dobbeltsporet, hvorved den vil indgaa som et værdifuldt Led i det nuværende Banesystem. Og selv om man maatte bestride Rigtigheden af at vælge denne Rute for den