

maa nu spare min Tak. Det er i øvrigt ikke længere siden end i forrige Samling, altsaa nu for 11 Maanedes Siden, at det ærede Medlem stød ganske paa det samme Standpunkt, som han stod paa i 1891—92, idet han ogsaa den Gang i det Udvalg, der var nedsat angaaende det foreliggende Forslag, sluttede sig til Flertallet i den Betragtning, at man burde gaa til Anlæg af Dobbeltspor fra Roskilde til Korsør. Siden den Tid er det ærede Medlem uheldigvis kommet ind paa Studiet af Drifts- og Køreplaner, og det har bragt ham til at tvivle om, hvorvidt et saadant Dobbeltspor, som her er Spørgsmaal om, virkelig maa siges at være nødvendigt. Nu er det jo allerede noget, som man skal være lidt forsigtig med at opstille som Genstand for Under søgelse, hvorvidt et Dobbeltspor er en Nødvendighed, thi derom kunne Meningerne altid være delte, men det er ikke heller det, der er afgørende. Det, der er afgørende, er, hvorvidt det overhovedet er hensigtsmæssigt og forsvareligt at have Dobbeltspor, og om det altsaa er tilraadeligt at gaa til det, hvortil der kræves adskilligt mindre, end naar Spørgsmaalet er om Nødvendigheden. Det ærede Medlem har jo til Betænkningen her søjet en Oversigt over Køreplanerne for Linien Roskilde—Korsør, og han har søgt derigennem at paavise, at man meget vel kan indlægge flere Tog paa den nuværende Bane, uden at man behøver at ty til Dobbeltspor. Det ærede Medlem kom ikke nærmere ind paa de Betragtninger, han her har anstillet, og jeg skal derfor heller ikke komme ind paa dem, men jeg vil kun i Almindelighed sige, at jeg tror ikke, det ærede Medlem rigtig har rammet, hvad der er Målet, naar man beskæftiger sig med disse Køreplaner. Der spiller navnlig den gennemgaaende Trafik en overordentlig stor Rolle, og det, der kommer an paa netop her, er altsaa at lægge sine Planer saaledes, at de kunne fyldestgøre den gennemgaaende Trafik og vel at mærke ogsaa kunne fyldestgøre den saaledes, at man ikke begynder med mellem Roskilde og Korsør at omlægge Togene, som de passe bedst, for saa ender det med, at man kommer til at omlægge Togplanerne paa Jyn og Sjælland og maaffe ender paa et Sted og paa en Tid, som er ganske umulig. Her griber det ene saaledes ind i det andet, at dette paa den Køreplan, som ærede Medlemmer jo ville kunne se, der her er Tale om, at man kan sætte nogle Strøger paa de Pladser, der ere tomme, har meget lidt eller intet at sige. — Dernæst er det ærede Medlem gaaet ud fra den officielle befendtgjorte Køreplan og da navnlig fra Winterplanen —

det er den, han gengiver i sin første Table — men derved er at bemærke, at den Køreplan, der befendtgøres, indeholder ingenlunde en Oplysning om alle de Tog, der befæres Banen. Ved Siden af de Tog, der saaledes ere opførte paa den officielle Køreplan, bruges Banen paa mangfoldige, forskellige Maader. I saa Henseende skal jeg blot henviser til en Række Godstog, som ikke have staaet paa disse Planer, og derfor har det ærede Medlem heller ikke staaet to rene Godstog med. Der er de fakultative Tog, altsaa Tog, der afgaa ved Lejlighed og spille en meget stor Rolle paa denne Banestrækning; det er de Tog, der afgaa, saa snart der er Krav for dem, og som navnlig ere Godstog. Der er de ekstraordinære Tog, der, som ærede Medlemmer jo alle kende, lægge saa overordentligt Beslag paa Banen paa visse Tider af Aaret, ved Paaste, Pinse, Juletid, ved Skiftetid og paa andre Tider, og endelig skal der jo være Plads til andre Ekstratog, lige som til Bånetog og adskilligt andet. Det er ikke saa let at lægge saadanne Planer, ikke saa let, som det ærede Medlem vistnok er gaaet ud fra. Jeg tror ikke heller, at han er naaet til nogen Løsning eller har staaet sig paa den Betydning, den gennemgaaende Trafik har i saa Henseende.

Naar det ærede Medlem er saa glad over at have naaet det Resultat ved sin Køreplan, at man kan køre hveranden Time fra København til Korsør, saa spiller dette slet ikke nogen Rolle. Det er jo ingen Menestoffer, der have Interesse af at køre hveranden Time paa den Banestrækning, men Folk have Interesse af at komme afsted paa de Tider, der passe til deres Rejser, og man vil da meget let kunne se, at de Timer, der passe for de rejsende, ere visse Morgentimer og visse Aftentimer. — Der var noget andet, som det ærede Medlem var saa glad over, og det var dette, at man efter hans Plan vilde være i Stand til at rejse fra København til Odense og tilbage igen i Løbet af et Døgn og opholde sig 7 Timer i Odense. Jeg siger ikke noget til Forklejnelse af Odense, det er jo en herlig By, men jeg tror alligevel ikke, at Københavnerne vilde rigtig vurdere den Fordel, de vilde have af at kunne komme til Odense og tilbage igen paa et Døgn med 7 Timers Ophold. Og underligt nok kom akkurat den samme forlerte Opfattelse frem hos det ærede Medlem ved Om talen af Kalundborg—Aarhusrouten. Og saa der mente han, at man ved at sætte 2 Tog i Gang kl. 6 om Morgenen, altsaa ved at dublere den nuværende Tog, kunde opnaa at kunne rejse fra København til Aarhus over Kalundborg, være der i 6 Timer og vende tilbage