

til at faa et bedre Overblik over, hvordan Jernbanenettet i Grunden burde se ud. Naar man har flere Planer og Forslag liggende for sig til en samlet Overvejelse og Bedømmelse, opnaar man desuden dette, at man kan drage en Sammenligning mellem de forskellige Projekter, som foreligge, og derigennem vinde Klarhed over, hvilke Projekter der maa anses for at have størst Betydning for Trafikforholdenes Udvikling, og saa opnaar man jo derved, at man kan opstille Anlægene i en bestemt Rækkefølge, i Henhold til hvilken disse Anlæg bør komme til Udførelse. Og denne Rækkefølge bør naturligvis indrettes med det Formaal for Øje, at de betydeligste Anlæg gennemføres først, og siden hen kommer man saa med de kortere og for Trafikken i det hele taget mindre betydningsfulde Jernbaneanlæg.

Det foreliggende Lovforslag, som altsaa er baseret paa Jernbanekommissionens Betænkning, omfatter jo ikke mindre end 9 forskellige Statsbaneanlæg og 30 Privatbaneanlæg. Det vil, om det gennemføres, forøge vort Statsbanenet med ca. 72 Mil og Privatbanenettet med omtrent 114 Mil ny Jernbaner. Jeg skal nu tillade mig ganske kort at omtale enkelte af de foreliggende Forslag og begynder da med § 1, der jo, som bekendt, omhandler de 9 Statsbaneanlæg, der tænkes anlagte i den kommende Periode af 14 Aar.

Vi møde da først i § 1 Forslaget om Anlægget af et Dobbeltspor paa den fynske Hovedbane. Om det skal jeg sige, at jeg mener, det er en overordentlig haardt tiltrængt Foranstaltning. Der er ingen Tvivl om, at Toggangen paa Fyn under de nuværende Forhold er saadan, at de, der rejse en Del, faa rig Lejlighed til at erfare, hvor haardt Dobbeltsporet er tiltrængt. Maa jeg i denne Forbindelse udtale, at det slet ikke vilde have forekommet mig urimeligt, om den højtærede Minister, da han nu en Gang har medtaget mere end foreslaaet af Kommissionen, ogsaa havde medtaget eller i alt Fald bebudet, at Spørgsmaalet burde løses om Tilvejebringelsen af en ny og bedre Søvejsforbindelse mellem det nordlige Jylland og København. Jeg tror ikke, at man kan opnaa en tilfredsstillende Forbindelse mellem Jylland og København ved Anlæg af Dobbeltsporet over Fyn alene. Jeg vilde have fundet det saa meget mere rimeligt, om man var kommet med Forslag om at etablere den af et Mindretal i Kommissionen anbefalede Forbindelse mellem Refsnæs—Hou, som det viser sig baade af

Kommissionens Betænkning og det foreliggende Forslag, at man agter at gaa helt til Strib med Dobbeltsporet og ikke nøjes med, som i det i Samlingen 1898—99 forelagte Forslag, at standse med Dobbeltsporet ved Kauslunde for ikke at foregribe noget med Hensyn til Spørgsmaalet om en ny Overfart over Lille Bælt. At man nu gaar helt ud til Strib med Dobbeltsporet, kan man ganske sikkert tage som et Vidnesbyrd om, at Tanken om en Lille Bæltsbro er fuldstændig opgiven, i alt Fald skuddt ud for en uoverskuelig Fremtid. Jeg skal ikke i og for sig indvende noget derimod, jeg ønsker ikke at udtale mig hverken for eller imod denne Bro; jeg noterer kun, at man er gaaet helt ud til Strib.

Jeg kan anbefale dette Dobbeltspor. Det er muligt, at man fra en vis Side er tilbøjelig til at rose Dobbeltsporet mere, end der tilkommer det. Jeg ser saaledes af Kommissionens Betænkning, at man paa det Punkt, hvor man omtaler Dobbeltsporet, anfører, at en Bane derved i Virkeligheden faar en 10 à 15 Gange saa stor Befordringsevne. Det er muligt, at man har Ret i denne Paastand, men jeg kan ikke undlade at gøre opmærksom paa, at det ser noget mærkeligt ud, naar man ser paa det Punkt i Forslaget, hvor Kommissionen begrunder Nødvendigheden af en Bane fra København til Køge. Man siger der, at Anlægget af denne Bane vil overflødiggøre Anlægget af et 3die Spor mellem København og Roskilde. Nu er ganske vist Trafikken betydelig større mellem Roskilde og København end gennem Fyn, selv paa den mest befærdede Del af denne Bane mellem Odense og Aarup, hvor Trafikken er stærkest, hvad der ogsaa fremgaar af den Beretning om Statsbanerne, der findes paa vore Pladser. Men den er dog ikke 10 Gange og endnu mindre 15 Gange saa stor mellem København og Roskilde som over Fyn.

Som Nr. 2 foreslaas under b. en Bane fra Give til Herning med den dermed i Forbindelse staaende Erhvervelse af Vejle—Give Banen, dennes Forsyning med sværere Overbygning samt den nødvendige Udvidelse af Banegaardsforholdene i Vejle. I øvrigt skal jeg for Øjeblikket ikke komme nærmere ind paa dette Baneanlæg, der jo er særdeles velbegrundet, og som jeg ligesom Kommissionen mener bør være Statsbane, men derimod gaa over til at omtale det under e. opførte Statsbaneanlæg, Banen fra Funder til Bramminge.

Naar jeg ønsker at omtale dette Baneanlæg nærmere, er det, fordi det efter min