

saa blokeret af Toggang, at man, saafremt en Reduktion i Toggangen ikke kan finde Sted, staar over for Nødvendigheden af Anlægget af et tredje Spor til Optagelse af Godstrafikken“. Og Side 32 i Betænkningen, Bilag 7, er det i en anden Skrivelse oplyst, at Strækningen København—Roskilde befares for Tiden af 70 Tog daglig.

Det er noget, man i Jernbanekommissionen atter og atter fra Generaldirektionens Side har foreholdt os, at Dobbeltsporets Ydeevne mellem København og Roskilde var udtømt, og at det af den Grund var nødvendigt enten at lægge et tredje Spor til Roskilde eller ogsaa aflaste Banen ved at bygge en ny Bane til Køge; og det var over for denne Paavisning af Dobbeltsporets bristende Evne, at Kommissionen bøjede sig og tog Køgebanen som Statsbane.

Se, nu tror jeg, at man vil forstaa, at naar Dobbeltsporets Ydeevne er udtømt ved 70 Tog daglig, og naar Forholdet er det, at den fynske enkeltsporede Bane normalt bestrider 30, ja endog 31 Tog, saa kan den Paastand, at Dobbeltsporet kan bestride 10—15 Gange saa mange Tog som et Enkeltspor, ikke være rigtig; det er en Paastand, som er fremsat „for tilfallet“, og det er den Slags Paastande, som bidrage til at svække den Autoritet, som Generaldirektionen burde være overfor Lovgivningsmagten.

Man vil se, at det sjællandske Dobbeltspors Ydeevne er udtømt, naar vi komme op paa et Togantal, som er $2\frac{1}{2}$ Gange saa stort som det paa den fynske enkeltsporede Bane. Nu kan det godt være, at Forholdene mellem Roskilde og København ere særlig vanskelige, saa jeg vil antage, at man andetsteds maaske nok kan præstere noget mere med et Dobbeltspor. Men hvis vi sige, at et Dobbeltspor kan bestride 3—4 Gange saa meget som et Enkeltspor, saa tror jeg, vi ere Sandheden temmelig nær, i alt Fald langt nærmere, end naar man paastaar, at det kan bestride 10—15 Gange saa meget. Hvis det var Tog med en ensartet Hurtighed, vi stode overfor, vilde det selvfølgelig have sin Rigtighed, at en Bane kunde bestride ret ubegrænsede Mængder. Hvis Forholdet var det, som det er med de københavnske Sporveje, hvor man kører med en ensartet Hastighed, saa vilde man ikke saa let køre fast. Men saadant er Forholdet jo netop ikke; Forholdet er tværtimod det, at man kører med Tog med en ulige Hastighed, med Godstog, som gaa 20 Kilometer i Timen; og med Eksprestog, som gaa 60 Kilometer i Timen.

Og saa er det jo en given Sag, at disse Eksprestog en Gang indhente Godstogene og derfor ikke kunne komme frem.

Et Dobbeltspor har imidlertid en anden Fordel, som ingenlunde skal underkendes, idet Driften selvfølgelig er billigere paa et Dobbeltspor end paa to Enkeltspor. Hvis Forholdet derfor var det, at der ikke var Brug for en ny Bane i Nordfyn, saa var Sagen en anden, og da vilde jeg ikke betænke mig paa at anlægge et Dobbeltspor fra Odense til Strib paa den nuværende Bane, akkurat ligesom hele Kommissionen har været enig om at lægge et fra Nyborg til Odense. Men det er jo netop Sagen, at gennem Nordfyn skal der alligevel føres en ny Bane, og nu er det, Kommissionens Mindretal siger: Byg saa hellere en ny Statsbane fra Odense til Middelfart, eksproprier straks til Dobbeltspor paa denne Bane, saa Dobbeltspor kan lægges naar som helst! Ser man hen til Bekostningen, da vil det blive lige saa billigt, ja billigere at bygge en helt ny Bane end at indlægge et Dobbeltspor paa den gamle Strækning. Det har Kommissionens Mindretal nærmere udviklet Side 6 i Betænkningen, og det skal jeg derfor her henvise til.

Jeg kunde have Lyst til her at indskyde, at naar Kommissionens Mindretal til den Statsbane, som vi foreslaa op gennem Nordfyn, har foreslaaet, at Kommunen skulde yde 80,000 Kr. pr. Banemil, saa er jeg tilbøjelig til at tro, at dette Tal dog er noget for højt, navnlig henset til det Forslag, som den højtærede Minister nu stiller med Hensyn til, hvad der skal ydes herovre paa Sjælland til de Statsbaner, der skulle anlægges, København—Køge Banen fraregnet. Til Næstved Banen foreslaas nu 40,000 Kr. pr. Banemil, og naar man fastholder det, saa tror jeg ikke, at man, naar man vil anlægge en Statsbane ovre paa Fyn, kan fordre 80,000 Kr. pr. Banemil. Men for øvrigt synes jeg ikke, at det Spørgsmaal om Kommunernes Tilskud spiller nogen saa stor Rolle længere, naar vi nu komme ind paa Værdistigningskatten, for saa ville Kommunerne have Udsigt til at faa enten helt eller delvis det Beløb, de have udlagt, tilbage igen.

Jeg vil om Dobbeltsporet endnu sige, at selv om man vil paastaa, at de to enkeltsporede Baner ikke kunde bestride Trafikken foreløbig, vil jeg hellere have, at man tog den dobbeltsporede Bane op gennem Nordfyn, end man tager Dobbeltsporet paa den gamle Strækning; det bliver jo nemlig en uhyre Bekostning at lægge et Dobbeltspor her.