

tror derfor, at det vilde være praktisk, ikke blot for Øjeblikket, men ogsaa for Fremtiden, om de Bemærkninger, Kommissionen har knyttet til disse Anlæg, havde været vedhæftede Betænkningen, og det vilde jo kun have taget 2—3 Blade mere, hvilke jo nok kunde have været spenderede. Jeg lægger imidlertid ingen større Vægt herpaa og skal gerne give den højtærede Minister Tilgivelse for dette.

Det er en gammel Tanke, dette at skabe en hurtigere Forbindelse mellem det nordlige og nordvestlige Jylland paa den ene Side og Sjælland og København paa den anden Side. Der har i Tidens Løb været adskillige Planer fremme om Dampfærgesfart mellem Jylland og Sjælland, der har været Planer om en Dampfærgesforbindelse mellem Sjællands Odde og Grenaa, mellem Juelsminde og Refsnæs og endelig mellem Refsnæs og Hou. Men skønt det maa siges, at der ikke vilde være noget til Hinder for at anlægge Havne og skabe en Dampfærgesforbindelse mellem Sjællands Odde og Grenaa og mellem Juelsminde og Refsnæs, er Forholdet dog det, at Jyderne Ønsker efterhaanden have samlet sig i det Krav, at den Dampfærgesforbindelse, vi skulle have, maa være Refsnæs—Hou. Forholdet er dette, at en Linie Sjællands Odde—Grenaa ligger for nordlig og Juelsminde—Refsnæs i Virkeligheden for sydlig til at kunne samle Jyderne om sig. Skulle Jyderne samle sig om en ny Dampfærgesforbindelse i det hele taget mellem det nordlige og nordvestlige Jylland og Sjælland med København, maa det blive Refsnæs—Hou, og det have Jyderne da ogsaa gjort. Det forekommer mig, at der er intet Forslag, der er bedre underbygget med Grunde eller har faaet stærkere Tilslutning fra Befolkningens Side end netop Forslaget om en Dampfærgesforbindelse Refsnæs—Hou. Allerede i Kommissionen af 1898 om Statsbanedriftens Ordning var Tanken stærkt fremme. Da kom der fra 60 forskellige Foreninger i Jylland et Andragende til denne Jernbanekommission, og saa vidt jeg husker, var der blandt disse 60 forskellige Foreninger 31 Landboforeninger, og til den Jernbanekommission, som nu for kort Tid siden har afsluttet sit Arbejde, kom der Andragende om Refsnæs—Hou Forbindelsen fra 34 Landboforeninger.

Hvorfor ønske nu Jyderne denne Forbindelse? Selvfølgelig fordi den giver en hurtigere og sikrere Forbindelse mellem

Jylland og København end den, vi have i Øjeblikket.

De, der nu skulle om ad Skanderborg til København, ville spare en Jernbaneankørsel paa 124 Kilometer og spare 2 Timers Rejse. Strækningen fra Herning til København vilde med en Statsbane fra Vejle til Herning selvfølgelig for Fremtiden blive en Del kortere end nu, der vilde spares 60 Kilometer og indvindes 1 Times Rejse, men Linien Herning—København via Hou vilde blive yderligere 64 Kilometer kortere, og man vilde indvinde 2 Timer, saa selv efter at Vejle—Give Banen er gennemført som Statsbane, ville de Vestjyder, som nu have Interesse af Vejle—Give Banen, ogsaa have stor Interesse af at faa Refsnæs—Hou Linien gennemført.

Man har nu fra Kommissionens Fler-tals Side søgt at afkræfte og reducere de Tal, som Mindretallet har fremsat, men jeg tror, det bliver vanskeligt; jeg tror i det hele taget, det bliver umuligt at afkræfte de Tal, vi have fremsat, de skulle nok staa deres Prøve. Man siger saa, at naar Dobbeltsporet paa Fyn bliver gennemført, kan der køres hurtigere. Man giver os en Anvisning paa Fremtiden, thi for Tiden er man nødt til at erkende, at Turen Skanderborg—København via Refsnæs—Hou vilde blive 2 Timer kortere end via Fredericia. Men man har jo nu Dobbeltspor paa Sjælland, hvorfor kører man ikke hurtigere der nu? Den Besparelse, der kan indvindes ved Dobbeltsporet gennem Fyn, skal jeg forsøge at illustrere. Linien København—Kørsør er 110 Kilometer, og det varer 116 Minutter at køre den med Eksprestog. Linien Nyborg—Strib er 83 Kilometer og det varer 97 Minutter at køre med de hurtigste Tog gennem den Strækning. Hvis man nu gaar ud fra, at man, naar man faar Dobbeltspor paa Fyn, kører med den samme Hurtighed, hvormed man nu kører paa Dobbeltsporet gennem Sjælland, hvor hurtigt vil man saa kunne tilbagelægge de 83 Kilometer gennem Fyn? Det er et simpelt Regnestykke, og man faar da ud, at man kan tilbagelægge de 83 Kilometer i 87½ Minut, altsaa knap og nap 10 Minutter hurtigere end nu. Det er altsaa den Tidsbesparelse, der kan indvindes ved et Dobbeltspor paa Fyn. Hvis man skal have en yderligere Besparelse, skal man køre hurtigere over hele Linien, og det siger man ogsaa, at man kan, og man vil gøre det en Gang ude i Fremtiden. Og det kan godt være, man kan det. Men kan man køre hurtigere Køben-