

og glædelig Stigning, og som med al Respekt for en Forbindelse over Vamdrup har Krav paa at udvides og forbedres, efter som Tiden og de økonomiske Omstændigheder tillade det, saa stærkt, som det overhovedet kan gøres. Vi maa jo heller ikke glemme, at netop denne Linie er Genstand for Konkurrence fra anden Side — tænk paa Sverige og Tyskland —, saaledes at det yderligere opfordrer os til at have vor Opmærksomhed henvendt paa denne Linies Udvikling i Overensstemmelse med Kravene til enhver Tid. Det er et Led i, om ikke en Fuldendelse af, disse Bestræbelser, som denne Jernbaneforbindelse til Køge udgør. Men det er jo ikke den eneste Grund til, at man har anbefalet denne Linie saa stærkt. Der er jo tillige den Grund, at Linien København—Roskilde trods dens Dobbeltspor er lige ved at blive overbebyrdet, saaledes at fik man ikke denne supplerende Linie Vigerslev—Køge, maatte man være forberedt paa i en nær Fremtid at faa endnu et Dobbeltspor til Roskilde, og sammenlignet hermed svinde Udgifterne ved denne Linie saa langt ned, at man, naar Hensyn tages til de andre Fordele, den frembyder, ikke bør nære nogen Betænkelighed ved at anlægge denne Bane. Jeg vil her, skønt det er nævnt i en anden Sammenhæng, dvæle ved, hvad det ærede Medlem for Horsens Landkreds sagde om Betydningen af Dobbeltspor i Sammenligning med Enkeltspor. Han fremhævede, at man til Forsvar for Dobbeltsporet paa Fyn fra Statbanemyndighedernes Side havde anført, at et Dobbeltspor forøgede Befordringsevnen i Forhold til Enkeltspor med det 10—15 dobbelte. Han fremhævede som Bevis paa Urimeligheden af en saadan Paastand, at man ved Siden deraf et andet Sted i de foreliggende Aktstykker havde anført, at Linien København—Roskilde allerede truede med at blive overbebyrdet, skønt der kun var Tale om ca. 70 Tog daglig, medens de Tog, der have overbebyrdet Enkeltsporet paa Fyn, udgøre omtrent 30. Skulde det da være rigtigt med den 10—15 Ganges Forøgelse, maatte der kunne køre mellem 3—400 Tog mellem København og Roskilde, og hvor kan man saa tale om Overbebyrdelse, naar der kun kører omtrent 70. Det lyder jo meget bestikkende, men der er en Ting, som det ærede Medlem har overset, og det er, at disse 70 Tog ingenlunde ere eller kunne være blot nogenlunde ligeligt fordelte paa alle Døgnet's Timer; hvis de kunde være det, vilde dette Dobbeltspor unægtelig ikke være overbebyrdet og

vilde neppe blive det i en overskuelig Fremtid. Det ligger i Sagens Natur, at alle de Tog, som netop skulle gennemføres hurtigst, maa afgaa fra København om Morgenen eller Formiddagen og ankomme til København henimod Aften. Det er derpaa, det beror. De, der skulle rejse til eller fra de yderliggende Dele af Landet, ønske at kunne gøre Rejsen paa een Dag — det have vi sidst hørt af det ærede Medlem for Thisted Amts 3die Valgkreds (Kierkegaard) —, og Togene maa derfor afgaa om Morgenen og indkomme om Aftenen, hvilket gør, at de samle sig saadan sammen paa bestemte Tider af Døgnet, at Linien bliver overbebyrdet, skønt den ikke har flere end de ca. 70 Tog. Med Hensyn til Routen Kalundborg—Aarhus har jeg ikke hørt anden Indvending end den, at man hellere vilde have Refsnæs—Hou Routen. Det skal jeg senere komme til. Men i Forbindelse dermed skal jeg besvare et Spørgsmaal fra det ærede Medlem for Horsens Landkreds (P. T. Nielsen), nemlig om det var ny Skibe, man agtede at anskaffe til denne Route. Jeg antager, at han tænkte sig, at det muligvis var ældre Skibe, man vilde tage ud, f. Eks. af Korsør—Kiel Routen, og bruge dertil. Jeg skal da oplyse, at som Forslaget her er formet, er det Mening at anskaffe ny Skibe. Det ærede Medlem spurgte videre, om det var Mening at etablere baade Nat- og Dagfart eller kun Dagfart. Dette Spørgsmaal afgøres ikke ved dette Lovforslag. Her er kun Tale om selve Anskaffelses- eller Anlægsudgifterne; derunder eventuelt til de forbedrede Havneforhold, som maa tilvejebringes ved Samsø. Hvorledes vi ville bruge de paagældende Skibe, er noget, vi senere kunne afgøre. Men jeg skal ganske vist erkende, at man fra Statsbanebestyrelsens Side er meget betænkelig ved at gaa videre end til Dagfart af den Grund, at det vilde blive overordentlig kostbart. Dagfart er beregnet til at koste 225,000 Kr. aarlig, Dag- og Natfart derimod 520,000 Kr. aarlig, idet man saa maa have ny Eksprestog indlagte paa Linien København—Kalundborg, hvilket man kan undgaa, naar der blot er Dagfart. Det er 360,000 Kr., man i saa Fald beregner til Dampskibsdriften, men 160,000 Kr. til de to ny Eksprestog.

Med Hensyn til Jernbanen fra Funder over Grindsted til Bramminge mindes jeg ikke nogen anden Indvending — bortset fra det rene Etikettehensyn, som det ærede Medlem for Silkeborg (Jacob Christensen)