

Fyn, ligger det i, at der kommer saa mange Tog til København om Morgenen og skal saa mange Tog derfra om Aftenen, kort sagt, Togene klumpe sig sammen paa enkelte Tider af Døgnet. Hvis man kunde gennemføre Togene med lige Afstand i Tid til alle Døgnet's Tider, kunde man befordre et langt større Antal Vogne. Ja, selvfølgelig kunde man det, men det er netop saaledes, at Togene klumpe sig sammen ikke alene i Nærheden af København, men overalt i Nærheden af store Byer, og nu ligge disse store Byer netop alle Vegne der, hvor der kunde være Tale om at lægge Dobbeltspor. Følgen bliver altsaa, at man i Virkeligheden intetsteds med Dobbeltspor kan bestride 10—15 Gange saa mange Tog som med Enkeltspor. Man maa sikkert betydeligt længere ned, til 4—5 Gange saa mange Tog. Men selv dermed vil et Dobbeltspor have en betydelig Fordel. Og naar det er nødvendigt at anlægge Dobbeltspor, vil jeg ikke i mindste Maade modsætte mig det.

Jeg er ingen Modstander i det hele af Dobbeltspor, heller ikke af Dobbeltsporet paa Fyn — jeg har i Kommissionen været med til at stille Forslag om at lægge Dobbeltspor paa den gamle Linie Nyborg—Odense —, men det, jeg er en principiel Modstander af, er at lægge et Dobbeltspor fra Odense til Middelfart eller Strib, om man vil, paa den gamle Linie. Naar Forholdet er dette, at vi samtidig skulle bygge en ny Bane i Nordfyn, siger jeg: Lad os hellere bygge en ny Statsbane i Nordfyn og straks ekspropriere til Dobbeltspor, og jeg vil tilføje, at selv om man vil have Dobbeltsporet med det samme, skulle vi hellere tage Dobbeltsporet paa den ny Linie i Nordfyn og lade den gamle Linie blive liggende, som den er. Derved sparer man i Virkeligheden Penge, og derved indvinder Statsbanerne adskillige Indtægter ved den forøgede Trafik, som de ville faa paa denne Bane oppe i Nordfyn, en Trafik, hvis Indtægter ellers ville gaa over i private Hænder.

Til det ærede Medlem for Varde (S. Sørensen) har jeg en kort Bemærkning at gøre. Der gik gennem det ærede Medlems Udtalelse en mild Bebrejdelse til mig angaaende min Stilling i Kommissionen til Vejle—Herning Banen. Det ærede

Medlem indrømmede imidlertid, at han ogsaa en Tid havde haft sine Tvivl om Spørgsmaalet angaaende en Statsbane paa denne Strækning. Af Jernbanekommissionen var der nedsat et Udvalg, der havde til Opgave at gøre Indstilling til den samlede Kommission. I dette Udvalg havde baade det ærede Medlem og jeg Sæde. Og Forholdet var, at alle Medlemmer baade fra Landstinget og fra Folketinget, som vare i dette Udvalg, enstemmig indstillede Vejle—Give Banens Forlængelse til Herning som Privatbane. Senere forlod det ærede Medlem og andre Medlemmer dette Standpunkt, og jeg bebrejder ham det i og for sig ikke, da ogsaa jeg paa det Tidspunkt havde mine Betæneligheder med Hensyn til, om vi ikke straks skulde gaa til en Statsbane paa denne Strækning. Altsaa, Forskellen mellem det ærede Medlems Opfattelse og min Opfattelse af dette Spørgsmaal er i Virkeligheden kun en Nuance. Det skal jeg altsaa ikke opholde mig videre ved.

Jeg skal saa vende mig til Refsnæs —Hou og særlig til de Udtalelser, der ere faldne fra det ærede Medlem for Vejle Amts 5te Valgkreds (Jørgen Jensen). Det ærede Medlem vilde anbefale Juelsminde Routen, det blev imidlertid ikke til stort med denne Anbefaling. Derimod formede hans Tale sig som et Angreb paa Refsnæs —Hou Routen. Det ærede Medlem synes at have det som den Mand, der talte nedsettende om sin Nabos Varer i den Tro, at han derved særlig fremhævede sine egne. Det ærede Medlem havde omhyggelig opsamlet alt, hvad der i Tidens Løb er sagt baade mod Refsnæs—Hou og andre Router, og saa blandede han det hele sammen og anvendte det imod Refsnæs—Hou Routen. Jeg er for saa vidt det ærede Medlem taknemmelig, fordi han har samlet det hele paa et Bræt. Der bliver derved Lejlighed for mig til samlet at imødegaa alle de Urigtigheder og Misforstaaelser, som det ærede Medlem gør sig skyldig i. I Jernbanekommissionen havde jeg ikke Lejlighed til en saadan Imødegaaelse, ganske simpelt af den Grund, at ingen af de Paastande, som det ærede Medlem fremsatte, er bleven fremsat i selve Jernbanekommissionen. Man vil forgæves i Jernbanekommissionens Betænkning eller dens