

fører deres Arbejde med den største Nøjagtighed og Samvittighedsfuldhed. Naar vi sætter os i Toget, maa vi ikke tro, at vi er sikre, blot vi har en dygtig Togfører og dygtige og solide Folk paa Maskinen. Nøjlige saa nødvendigt er det, at Linien er i den fuldstændigste og bedste Orden.

Til Slut vil jeg gøre den Bemærkning — som for Resten ogsaa er fremsat af det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen) —, at det ikke har været os muligt aldeles nøjagtigt at opgive den hele finansielle Virkning af vort Underændringsforslags Vedtagelse, idet det ikke er tilstrækkeligt oplyst, hvor mange Arbejdere der er ansat i de forskellige Afdelinger. Det er kun oplyst, hvor mange Depotarbejdere der er, og med Hensyn til dem kan vi se, hvad Virkningen vil blive. Forhøjelsen vil blive lidt over 7,000 Kr. For de andres Vedkommende var det os ikke muligt. Vi tror at ramme det rigtige ved den af os anførte Sum, 58,000 Kr., men det kan være, at Merudgiften bliver en lille Smule større. — Med disse Bemærkninger vil jeg paa det varmeste anbefale Underændringsforslaget til den højtærede Ministers og det høje Tings Velvillie.

Angaaende Ændringsforslaget Nr. 174, som gaar ud paa, at den Reservefond, Asaa-Banen skal tilvejebringe, maa medregnes i Anlægskapitalen, skal jeg kun gøre den Bemærkning, at det er en Begunstigelse, som der vist ikke er nogen særlig Anledning til at give, navnlig dersom det er rigtigt, hvad der er hævdet, at største Delen af Beboerne er imod Banen. Det er en Begunstigelse, som ikke var forudsat ved Banelovens Vedtagelse; men er det saaledes, at Flertallet ønsker Banen, har jeg selvfølgelig ikke noget imod, at de faar den samme Begunstigelse som andre.

Med Hensyn til Samraadene under dette Budget kan jeg i det væsentlige henholde mig til den ærede Ordførers Udtalelser. Der er kun et Par enkelte, jeg lige skal omtale med et Par Ord. Som omtalt af den ærede Ordfører har Udvalget været ovre at se paa Forholdene ved Vejle Banegaard, og vi er sikkert alle paa det rene med, at noget maa der gøres, ogsaa noget betydeligt. Men vi saa jo ogsaa, at der var adskillige Ulemper, som det næsten ikke var muligt at faa afhjulpet paa fuldt tilfredsstillende Maade. Navnlig var der den store Ulempe, at Færdselen mellem Byen og Havnen skulde gaa over alle Jernbanesporene. Terrainet er meget skraat, og det var foreslaaet ordnet paa

den Maade, at der skulde føres ikke mindre end 3 store Viadukter over Sporene. Disse Viadukter vilde faa en meget stor Stigning, vistnok 1 : 20, og det vilde være en uhyre Gene for Befolkningen. Jeg tror, der kan rettes noget paa Ulemperne, navnlig ved at den ene Viadukt helt kan undgaaes foreløbig, maaské de to, og de andre kan sikkert gøres noget længere, saaledes at Stigningen bliver mindre. Jeg vil meget henstille til den højtærede Minister at gøre, hvad han kan i den Retning.

Ligesom den ærede Ordfører vil jeg lægge et godt Ord ind for, at Ministeriet ikke vil stille sig alt for kritisk eller skarpt overfor Planen om den elektriske Bane mellem Aarhus og Randers. Det er nemlig efter min Mening muligt, at Baneanlæg af den Art har Fremtiden for sig. Vi ved jo, hvorledes disse Folk daglig har arbejdet paa den Sag i mange Aar, og hvorledes den har drillet dem meget, og det forekommer mig, at det vilde have sin Betydning at faa et Forsøg gjort, fordi et Forsøg dog altid skaffer Klarhed. Jeg vil derfor henstille, at Staten ikke stiller sig alt for smaaligt. Man kan jo nemlig godt sige, at det er noget smaaligt, naar den paatænkte Bane ikke maa faa Lov til at befordre Vognladningsgods mellem Aarhus og Randers. Jeg ved godt, at der er noget, der kan tale imod at give en saadan Begunstigelse, men jeg synes alligevel, at Staten ikke behøver her at være alt for streng.

Med Hensyn til en Deling af Trafikken mellem København og Jylland — det er jo særlig Routen Kalundborg—Aarhus eller Refsnæs—Hou, der tænkes paa — er jeg fuldstændig enig med den ærede Ordfører. Deler man Trafikken — og det er der meget, der taler for — er det jo den korteste Vej mellem Sjælland og Jylland. Man maa absolut indrømme, at der er god Mening i, at Folk, naar de skal fra København til Nordjylland ikke skal behøve at tage Omvejen over Fyn og Bælterne. Jeg tror ogsaa, det vil være muligt at faa en ordentlig Forbindelse mellem Kalundborg og Aarhus eller Refsnæs og Hou, og jeg antager, at naar vi gaar den Vej, vil vi kunne undgaa at anlægge Dobbeltspor paa den østjyske Hovedbane. Ganske vist med to Untagelser, nemlig Aarhus—Langaa og Aarhus—Skanderborg. Der skal vi alligevel have Dobbeltspor og have det snart, navnlig mellem Aarhus og Langaa. Forholdene derovre er allerede ret uholdbare. Navnlig om Vinteren, naar der kommer Skibe