

dersøgt og oplyst, f. Eks. Muligheden for en midlertidig eller varig Brug af store Færger, som ved at bygges udelukkende til Godstransport med moderat Fart og motordrevne vilde blive særlig billige baade at anskaffe og drive.

Den foreslaaede Dampfærgeforbindelse Kalundborg—Aarhus kan Flertallet for Tiden ikke tiltræde. Man er fuldt paa det rene med, at denne Rute bør og kan betydelig forbedres, at en god, hyppigere og hurtigere Forbindelse Nordjylland—Nordsjælland derved kan etableres, og at en saadan Forbindelse i høj Grad vil kunne aflaste Persontrafikken paa Hovedruten over Bælterne og Fyn. Men man mener, at i det mindste foreløbig kan man nøjes med hurtige Dampskibe.

*Mindretallet under Nr. 1* er, som i Betænkningens Begyndelse udtalt, enigt med Udvalgets øvrige Medlemmer om, at der skal fortsættes med Bygningen af Dobbeltspor. Men Mindretallet henleder Opmærksomheden paa, at Pengespørgsmaalet ikke kan lades ude af Betragtning. For Tiden kan man vanskeligt sige noget om, hvor store Beløbene vil blive — Lovforslaget nøjes med ganske simpelt at „bemyndige“ Ministeren til at bygge. Man mener, at der ikke bør gives en saadan Bemyndigelse større Rækkevidde end nødvendigt. Med det i Ændringsforslaget opstillede vil der være nok at udføre i en længere Aarrække. Under Arbejde er Tavlov—Lunderskov—Strækningen; Fredericia—Daugaard har været bevilget i over 2 Aar, uden at der endnu egentlig er begyndt paa Arbejdet; Næstved—Ringsted er lige paabegyndt. Hertil kommer de fire af nærværende Mindretal foreslaaede Strækninger og Svenstrup—Aalborg. Naar sidstnævnte mindre Stykke er medtaget, er det i Samklang med den Praksis, Statsbanerne hidtil har fulgt ved de større Stationer eller Krydsningspunkter: at anlægge Dobbeltspor paa mindre Stykker. Endvidere er Rungsted—Snekkersten bevilget og Hellerup—Klampenborg foreslaaet paa Lovforslaget om Ordningen af

Københavns Nærtrafik. De bevilgede og ved Mindretallets Ændringsforslag foreslaaede Anlæg vil andrage over 30 Mill. Kr., beregnet efter Priser før Krigen, foruden Ekspropriationsudgifter. Mindretallet finder det ikke rigtigt at binde Administration og Rigsdag for et større Aaremaal og til større Summer, end dette vil andrage. Og at foreslaa Aarhus—Randers Dobbeltsporet, naar der ikke er Enighed om Spørgsmaalet, synes os mindre rigtigt. Arbejdet kan dog ikke paabegyndes i mange Aar. Ser man hen paa det økonomiske Resultat af Statsbanernes Drift selv efter Taksternes Forhøjelse, opfordrer det ogsaa til ikke at gaa alt for stærkt frem. Vi mener, at vort Ændringsforslag i høj Grad tilfredsstillende Statsbanernes Trang til Dobbeltspor for Tiden — der kan ikke magtes mere, og det binder en tilstrækkelig stor Kapital, særlig set i Belysning af det stadig voksende Underskud.

Et *Mindretal* (Hey, Jensen-Grimsbjerg, Carl Madsen, Nørgaard, Rambusch og Richelieu), tiltraadt af et *andet Mindretal* (Jørgen Hald, Harald Jensen og Lewinsky), anser det for at være af største Betydning for Statsbanenettets rationelle og baade med Hensyn til Anlæg og Drift økonomiske Udvikling, at en Generalplan for Hovedbanernes Forsyning med Dobbeltspor nu snarest slaas fast. Især kan man ikke finde det forsvarligt at lade Afgørelsen af et saa vigtigt Led af den jyske Hovedbane som Forbindelsen imellem Aarhus og Randers henstaa i det uvisse og slutter sig derfor til Folketingets Forslag om en ny dobbeltsporet Bane direkte fra Aarhus til Randers.

Ved de foreliggende Oplysninger finder Mindretallene det tilstrækkelig godtgjort, at denne Løsning — ved at forkorte Vej længden med næsten to Mil, ved at skabe *Gennemkørsel* gennem begge Byers Hovedstationer og ved at skaffe en ret stor, meget frugtbar Egn let Adgang til Jernbane — frembyder saa store Fordele, at de mere end opvejer den øjeblikkelige