

i Arbejdernes Udførelse. Det vil imidlertid til en saadan Lovgivning være nødvendigt at knytte Forslag ogsaa om andre særligt betydende Anlæg til Forbedring af Forbindelsen mellem Landsdelene, Anlæg, som ikke bør undværes i et Program for Statsbanernes fremtidige Udvikling, og som ogsaa bør gennemføres samtidig, fordi de trods den forskellige Interesse, som Landsdelene kan have af dem, dog af alle bør opfattes som værende til Gavn for hele Landet. Det Lovforslag om forskellige Statsbane-anlæg, som jeg fremsatte i Januar Maaned i Aar i Folketinget, omfattede dels en Række nye Sporanlæg, dels Tilvejebringelsen af en Færgeforbindelse Sjælland—Jylland og dels en Jernbanebro over Storstrømmen. Dette Lovforslag er det, jeg herved har den Ære paa ny at fremsætte for Landstinget, men i den Affattelse, det har faaet under Behandlingen i Folketinget. De nye Spor, som var foreslaaede i det oprindelige Forslag, var paa Sjælland et 2det Spor Rungsted—Snøkkersten, et 3die og 4de Spor Vigerslev—Roskilde, et 2det Spor Næstved—Masnedsund, et 3die og 4de Spor Hellerup—Klampenborg, et 2det Spor Holte—Hillerød og i Jylland et 2det Spor Daugaard—Hasselager, Aarhus—Laurbjerg, Langaa—Randers og Randers—Aalborg, Lunderskov—Esbjerg og Esbjerg—Skern. Ved Gennemførelsen af disse Forslag vil det opnaas, at Hovedlinierne København—Roskilde—Korsør, København—Rungsted—Helsingør, København—Hillerød, København—Roskilde—Ringsted—Næstved—Masnedsund, Nyborg—Odense—Strib, Fredericia—Aarhus—Randers—Aalborg, Fredericia—Esbjerg—Skern alle vil være forsynede med Dobbeltspor, foruden at Strækningerne København—Klampenborg og København—Roskilde vil være firsporede. Det vil heraf med Letfæd ses, at samtlige de Baner, hvor det har Betydning at afvikle Trafikken uden Vanskeligheder, vil være forsynede med de tilstrækkelige Sporanlæg. Jeg antydede ved Fremsættelsen af dette Lovforslag, at jeg eventuelt kunde være villig til, hvis der fra Rigsdagens Side blev lagt Vægt derpaa, at gaa med til Anlægget af en ny dobbeltsporet Jernbane direkte fra Aarhus til Randers i Stedet for Dobbeltsporene. Man vilde ved denne Ændring forkorte Afstanden mellem de to Byer med ca. 14 km, man vilde ved at gennemføre denne Plan tillige kunne realisere en Plan, som fremkom under Behandlingen af Lovforslaget om Aarhus Banegaard, nemlig ved Hjælp af en Højbane langs Aarhus Havn

at gøre Aarhus til en Gennemkørselsstation, og man vilde endvidere ogsaa kunne opnaa at gøre Randers til Gennemkørselsstation. Den væsentligste Indvending mod denne Tanke er den, at en saadan ny Bane maa anslaaes at ville koste ca. 11 Mill. Kr., medens Dobbeltsporene er anslaaede til ca. 6 Millioner, og at det antagelig ogsaa vil stille sig mindre tilfredsstillende med Rentabiliteten, idet man naturligvis ikke vilde kunne forsvare at nedlægge den bestaaende Jernbanelinie fra Aarhus over Langaa til Randers og altsaa vilde faa to Jernbanestrækninger at drive uden at turde paaregne en tilsvarende Forøgelse i Oplandets økonomiske Betydning for Jernbanen. Til Trods for disse Betæneligheder har man imidlertid i Folketinget besluttet at foretrække den nye direkte Bane, og denne er derfor nu i Forslaget sat i Stedet for de oprindeligt foreslaaede 2det Spor fra Aarhus til Laurbjerg og fra Langaa til Randers. Endvidere er ved Folketingets Behandling udgaaet Forslaget om et 3die og 4de Spor fra Hellerup til Klampenborg, idet dette Forslag saa vil blive optaget i et senere fremkommende Forslag om Ordningen af Københavns Nærtrafik.

Forslaget om Oprettelse af en Færgeforbindelse mellem Kalundborg og Aarhus betyder en Imødekommen af et gammelt Krav, som i en længere Aarrække er fremsat af forskellige jyske Rigsdagsrepræsentanter, og som paa et vist Tidspunkt ogsaa havde samlet en saa stærk Støtning om sig i Folketinget, at Folketingets Finansudvalg besluttede at rette en Opfordring til Ministeriet om at fremkomme med Forslag om Oprettelse af en saadan Rute. Dette skete for øvrigt samtidig med, at der i Realiteten blev gjort en betydningsfuld Indrømmelse til denne Plan, idet Staten i 1914 overtog Dampskibsforbindelsen mellem Kalundborg og Aarhus, som hidtil var blevet drevet af Det forenede Dampskibsselskab. De Erfaringer, som siden den Tid er indvundne, men som jo kun angaar Persontrafikken, er absolut gunstige, men det er paa den anden Side ganske umuligt at have nogen sikker Forestilling om, hvor stor Godstrafikken vil kunne blive. Overhovedet har der manglet saadant Materiale, at man derpaa kunde bygge en Rentabilitetsberegning af nogen Interesse, fordi alle Størrelser er saa usikre. Det forekommer mig imidlertid øjensynligt, at der ved denne Rute tilvejebringes en saa overordentlig god Forbindelse mellem Landsdelene, at jeg anser