

nu endelig har fremsat Forslag om at faa denne Gæld betalt, selv om det kun er et lille Afdrag. Jeg vilde foretrække, at man betalte den gamle Gæld, førend man begynder at stifte ny. Jeg synes, det havde været bedre, om Ministeren havde holdt sit Løfte om en samlet Finansplan for eller dog samtidig med Fremsættelsen af disse Forslag om Udgifter, om hvis Størrelse ingen rigtig ved noget. Nødvendigheden deraf er endnu meget mere indlysende, naar man hører om den store Stigning i Statsgælden, vi har haft i Aarene efter 1894. Da var den, saa vidt jeg har kunnet faa oplyst, 182 Mill. Kr.; i 1908 var den 255 Millioner, i 1914 360 Millioner og 460 Millioner i 1916, alt sammen i meget runde Tal. Jeg synes, efter hvad jeg her har fremført, at Rigsdagen skylder sig selv og Landet at faa nærmere Oplysning angaaende dette finansielle Forhold. I Samlingen 1913—14 udtalte jeg — det findes i Landstingstidende Sp. 1069 — angaaende Restancebeløbet overfor Privatbanerne: „Jeg vil kun henstille til den højtærede Minister, naar en Gang Regnskabet for disse Baner kommer til at foreligge, at vi da faar at se, hvilke Udgifter Staten har haft til Renter, fordi vi ikke har betalt den Gæld, vi efter min aldeles bestemte Mening har overfor de Privatbaner, vi har givet Eneretsbevilling“. Jeg vil gerne rette den Anmodning igen.

Hvad Enkelthederne i Lovforslaget angaar, skal jeg lige saa lidt som den ærede foregaaende Taler komme ind paa dem, sligt lader sig jo ogsaa bedst gøre i det kommende Udvalg. Der er kun en enkelt Bemærkning, som jeg vil gøre overfor en enkelt Bane, nemlig Nr. 17, Banen fra Branden Anlægsbro ved Fursund over Sundsøre til Lyby eller Jebjerg. Bemærkningen angaar dog ikke selve Anlægget, men jeg vil gerne minde den højtærede Minister om Overfartsforholdene mellem Hvalpsund og Sundsøre. Forøvrigt kender den højtærede Minister dem vistnok godt nok, de har været drøftede saa tidt. Man overdriver vist ikke, naar man siger, at Forholdene der er en ren Skandale. Det vilde være meget ønskeligt, om man kunde faa Forholdene ordnet saaledes, at de to Landsdele kunde komme i Jernbaneforbindelse med hinanden. I øvrigt skal jeg ligesom den ærede foregaaende Taler tilsige mit Partis Tilslutning. Vi er selvfølgelig villige til at arbejde paa denne store og vigtige Sag.

Hvad Statsbaneanlægene angaar, vil jeg gerne gøre nogle Bemærkninger angaaende Dobbeltsporene. Jeg er ganske enig i,

at er der noget, der tiltrænges, er det Dobbeltspor. Men for øvrigt maa jeg sige, at jeg er enig i den Kritik, der kom frem fra den sidste ærede Taler over, at de Arbejder, som er beviledte og projekterede, ikke er blevet paabegyndt, særlig af Hensyn til Bestræbelserne for at skaffe Arbejde i Stedet for at give Understøttelse. Hvad Dobbeltsporet Fredericia—Daugaard angaar, har jeg saaledes faaet oplyst, at der ikke er foretaget et eneste Spadestik. Og det er saa meget mere beklageligt, som det Lovforslag, vi her behandler, umuligt kan faa nogen Betydning med Hensyn til Arbejdsløsheden i denne Vinter, selv om vi vedtog det en af de allerførste Dage. Derfor synes jeg, at det bør siges saa stærkt, som det kan siges, at hvis man vil gøre noget for at afhjælpe Arbejdsløsheden, maa Administrationen hurtigst muligt tage fat paa de Arbejder, hvortil der er givet Bevilling, og som er forberedte. Selv om vi herhjemme kan siges nu at regne med Millioner, er der dog et Spørgsmaal vedrørende Dobbeltsporet, som jeg gerne vil bede den højtærede Minister tage under Overvejelse. Det angaar Dobbeltsporet Daugaard—Hasselager. Efter min Erfaring er det navnlig i Nærheden af de større Byer — det drejer sig her om de østjyske —, at man særlig trænger til Dobbeltspor, thi de fleste Krydsningsforlægninger foregaar der. Det er ofte hændt, at et Eksprestog har maattet holde ved en af Stationerne mellem Daugaard og Hasselager for at vente paa et almindeligt Godstog, det har paa Grund af dette ikke kunnet komme fra Stationen. Jeg mener derfor, at man, i Stedet for at tage hele Strækningen, som vil koste kolossale Summer, skulde begynde med at foretage Udvidelser mellem de Stationer, der ligger nærmest Horsens og Skanderborg, altsaa fra Hatting Syd for Horsens op til Tvingstrup Nord for Horsens og fra Hylke Syd for Skanderborg op til Stilling paa den anden Side af Skanderborg. Og paa samme Maade skulde man bære sig ad oppe ved Randers. Selve Aarhus—Randers-Banen skal jeg ikke komme ind paa, fordi der jo foreligger Spørgsmaal om en helt ny Bane fra Aarhus til Randers. Men Nord for Randers er Forholdene de samme, og jeg vilde derfor foreslaa, at man byggede Dobbeltspor fra Randers til Bjerregrav, fra Onsild over Hobro til Doense og fra Svendstrup til Aalborg, eventuelt til Nørresundby. Hvis man saaledes indskrænkede sig til disse Anlæg, vilde der spares i Sammenligning med det foreliggende Lovforslag 80 km. Jeg vilde dog tro, at de danske Statsbaner vilde