

foretrække en Udvidelse, hvorved man egentlig kunde sige, at de store Stationspladser blev udvidet til den nærmeste Stationsby. Det vilde efter min Opfattelse give en uhyre Lettelse i Driften. Havde vi Raad til det, burde vi naturligvis anlægge Dobbeltspor paa hele Strækningen, for det trænges der til, men jeg vil henstille, at man gør her ligesom i det private Liv: hvis man ikke har Raad til straks at bygge alt, hvad man ønsker bygget, saa bygger man stykkevis, selv om det maaske bliver en lille Smule dyrere, hvad jeg for øvrigt ikke tror, det bliver her.

Hvad Færgeforbindelsen Kalundborg—Aarhus angaar, vil jeg henvise til Jernbanelovkommissionens Betænkning af 10. September 1906. Et stort Flertal af Kommissionen, nemlig 15 af Medlemmerne fraraadede bestemt Anlægget af en Dampfærgeforbindelse og tilraadede, at Staten overtog Driften, der saa skulde besørges af hurtigsejlende Dampskibe, medens kun 4 Medlemmer anbefalede Anlæg og Drift af Dampfærgeforbindelse. Blandt dette Flertal var alle Statsbanernes Repræsentanter, nemlig Ambt, S. M. Andersen, Ernst og Rimestad. Navnlig den sidstnævnte har i Kommissionsbetænkningen, Bilag 101 og 104, fremført meget vægtige Grunde mod Færganlæg og Drift som foreslaaet. Saa vidt jeg har kunnet se, har den nuværende Ledelse af Statsbanerne heller ikke anbefalet Forslaget. — Jeg tager det Forbehold, at jeg muligvis har overset dens Anbefaling, idet det jo ikke er saa let for os at komme saa godt igennem alt det Materiale, der her foreligger, som man maaske burde og skulde.

Mærkværdigt nok er der en Linie, der, saa vidt jeg har set, ikke har været omtalt i Folketinget, uagtet der vel kunde være Anledning til at nævne den, naar Taleren om Forbindelsen Sjælland—Jylland. Og den højtærede Minister er vistnok heller ikke helt fremmed for denne Linie. Det er Linien Rejsnæs—Ballen—Aarhus med Jernbane over Samsø. Det kan være, at man er kommet til det Resultat, at denne Linie maaske vil blive endnu kostbarere — det ved jeg ikke —, men der vilde selvfølgelig være adskillige Fordele ved den, som der ikke er ved nogen af de andre Linier. Jeg var som Medlem af den omtalte Kommission blandt de 15 Medlemmer, der fraraadede Anlæg og Drift af en Dampfærgeforbindelse Kalundborg—Aarhus, og jeg har indtil denne Dag ikke forandret min Anskuelse i dette Spørgsmaal.

Med Hensyn til Lovforslagets § 4, der

omhandler Ejendomsskylden, vil jeg gerne gaa et lille Skridt videre end den sidste ærede Taler og sige, at Loven om Jernbanelovkommissionens Betænkning af 10. September 1906. Det vilde efter min Opfattelse give en uhyre Lettelse i Driften. Havde vi Raad til det, burde vi naturligvis anlægge Dobbeltspor paa hele Strækningen, for det trænges der til, men jeg vil henstille, at man gør her ligesom i det private Liv: hvis man ikke har Raad til straks at bygge alt, hvad man ønsker bygget, saa bygger man stykkevis, selv om det maaske bliver en lille Smule dyrere, hvad jeg for øvrigt ikke tror, det bliver her.

omhandler Ejendomsskylden, vil jeg gerne gaa et lille Skridt videre end den sidste ærede Taler og sige, at Loven om Jernbanelovkommissionens Betænkning af 10. September 1906. Det vilde efter min Opfattelse give en uhyre Lettelse i Driften. Havde vi Raad til det, burde vi naturligvis anlægge Dobbeltspor paa hele Strækningen, for det trænges der til, men jeg vil henstille, at man gør her ligesom i det private Liv: hvis man ikke har Raad til straks at bygge alt, hvad man ønsker bygget, saa bygger man stykkevis, selv om det maaske bliver en lille Smule dyrere, hvad jeg for øvrigt ikke tror, det bliver her.

omhandler Ejendomsskylden, vil jeg gerne gaa et lille Skridt videre end den sidste ærede Taler og sige, at Loven om Jernbanelovkommissionens Betænkning af 10. September 1906. Det vilde efter min Opfattelse give en uhyre Lettelse i Driften. Havde vi Raad til det, burde vi naturligvis anlægge Dobbeltspor paa hele Strækningen, for det trænges der til, men jeg vil henstille, at man gør her ligesom i det private Liv: hvis man ikke har Raad til straks at bygge alt, hvad man ønsker bygget, saa bygger man stykkevis, selv om det maaske bliver en lille Smule dyrere, hvad jeg for øvrigt ikke tror, det bliver her.

Hvad endelig angaar Lovforslagene under Nr. 3 og 4 paa Dagsordenen, skal jeg gøre opmærksom paa, at der i det under Nr. 3 opførte Lovforslag staar, at for at det der omhandlede Anlæg fra Videbæk over Vildbjerg—Ørre—Feldborg til Skive skal kunne komme til Udførelse, skal der gives Ministeren Besked inden 1. Januar 1918, medens der i det andet Lovforslag staar, at der skal gives Ministeren Besked inden 1. Januar 1919. Hvorfor skal de Folk, hvem det førstnævnte Lovforslag angaar, straffes med at skulle give hurtigere Besked end de andre? Jeg kan ikke se nogen Grund dertil, men det er muligt, at der er en Forklaring paa dette Forhold, som jeg har overset.

Med disse Bemærkninger skal jeg tillade mig at anbefale Lovforslagene til videre og grundig Behandling i dette høje Ting.

Døcker: Da den højtærede Formand har tilladt, at samtlige Jernbanelovforslag omtales under eet, skal jeg begynde med det, som er det vigtigste, nemlig Lovforslaget om forskellige Statsbaneanlæg. Jeg maa forudskikke den Bemærkning, at den første Tanke, der griber en, naar man under de nuværende Forhold modtager en Samling Lovforslag af den Beskaffenhed som dem, der i Dag foreligger paa Tingets Børd, er: Hvad Mening er der i Virkeligheden i paa dette Tidspunkt at komme med en