

Med Hensyn til de enkelte Bestemmelser i Lovforslaget om Statsbaneanlæg skal jeg ikke komme ind paa Detailler, jeg mener, ligesom den ærede foregaaende Taler, at Tidspunktet ikke nu er dertil. Men ganske i Almindelighed er det min Opfattelse, at den Kritik, som Statsbanerne i adskillige Aar har været underkastede, er selve Statsbanelegemet, selve den Maade, hvorpaa Stationerne er byggede, for en stor Del Skyld i. Samtidig har vi faaet et betydeligt Net af Privatbaner, som hvad Kilometerlængde angaar, er ligesaa stort om ikke lidt større end Statsbanenettet. Det, som man derfor i første Række maa have Opmærksomheden henvendt paa, er, at vi, hvad jeg i øvrigt mener ikke kan være ret megen Tvivl underkastet, maa forøge Statsbanernes Mulighed for at udføre den forøgede Trafik ved at bygge Dobbeltspor paa de mest trafikerede Strækninger, og de Dobbeltspor, der er foreslaaede paa dette Forslag, kan jeg for saa vidt billige. Jeg mener ikke, her kan rejses ret megen Kritik eller gøres ret mange Indvendinger mod disse Dobbeltspor, og Maaden, hvorpaa de skal bygges, maa fornuftigvis blive den, som er mest formaalstjenlig. Det vil blive afgjort paa de forskellige Aars Finanslove, hvor stort et Beløb i Statsbaneobligationer der kan optages, og der igennem vil det selvfølgelig ogsaa blive afgjort, hvilke Strækninger der vil blive taget fat paa. Jeg betragter f. Eks. ikke Rækkefølgen som saa stærkt bindende, at hele Strækningen Daa-gaard—Hasselager, for at tage et Eksempel, skal bygges færdig, før der kan tages fat paa en af de andre Strækninger, som kunde synes at være mere tiltrængt. Der findes foruden Forslaget om disse Dobbeltspor paa de alt bestaaende Linier et Forslag om en ny dobbeltsporet Bane fra Aarhus til Randers. Dette Forslag er ikke vedtaget med Enstemmighed i Folketinget, det betyder en Fordyrelse af det oprindelige Forslag om almindeligt Dobbeltspor paa den nuværende Linie, og det hører til de Dele af Statsbanelovforslaget, som jeg mener bør underkastes en nærmere Drøftelse, idet det formentlig ikke er ganske afklaret endnu, men i Udvalget vil der blive Anledning til nærmere at se paa dette Spørgsmaal. I øvrigt er jeg selvfølgelig fuldt ud enig i, at der maa gøres noget ogsaa for denne Strækning, og man maa vel ogsaa kunne komme til et tilfredsstillende Resultat i saa Henseende.

Lovforslaget er delt i to Hovedafdelinger. I 2den Afdeling møder vi den tidligere omtalte og tidligere ved Lovforslag

fremsatte Tanke om en fast Forbindelse over Storstrømmen mellem Sjælland og Falster. Folketinget har nu vedtaget en Højbanebro efter en i de Bilag, der hører til Folketingets Betænkning, nærmere omtalt Konstruktion, og Folketinget har med stort Flertal sluttet sig til den. Det forekommer mig imidlertid, at de Oplysninger, der hidtil er fremkommet om dette Spørgsmaal, ikke er af en saa overbevisende Natur, at man uden videre kan acceptere denne Løsning. Ogsaa dette Spørgsmaal mener jeg bør nærmere drøftes i et kommende Udvalg. Jeg vil kun sige, at jeg hører til dem, som i og for sig har mere Sympati for et andet Projekt, nemlig Projektet om en Tunnelforbindelse. Spørgsmaalet om en Bro over Storstrømmen blev, saa vidt jeg husker, rejst i Aaret 1911 i Folketinget. Det naaede ikke at komme herop, men faldt med lige Stemmer i Folketinget. Der blev imidlertid den Gang udpeget Medlemmer til et eventuelt Udvalg her i Landstinget, og disse Medlemmer deltog sammen med Folketingets Udvalg i en Tur til Aastedet. Det, som den Gang forekom mig og vedblivende forekommer mig at være den mindst oplyste Del af denne Sag, er Skibsfartens Forhold til Broen. De Oplysninger, man den Gang havde, var temmelig mangelfulde, medens de Anker, som fra Skibsfartens Side blev rettet mod Broen, var meget kraftige og ikke blev modbevist af de den Gang givne Oplysninger. Ved Fremsettelsen har Ministeren udtalt, at der vilde fremkomme nærmere Oplysninger om Skibsfarten, og dette Spørgsmaal, om hvilket der, som jeg pegede paa, ikke er fuld Enighed, hører efter min Mening ogsaa til dem, som bør undersøges nærmere i Udvalg. Selvfølgelig er jeg fuldkommen klar over, at vi maa have en fast Forbindelse mellem disse to Landsdele, det er jo en integrerende Del af den Hovedrute, som skal og maa etableres ned til det sydlige Udland, og den er ganske simpelt en Nødvendighed, naar man, hvad der vel heller ikke kan rejses Anker imod, vil lægge Dobbeltspor paa Strækningen Næstved—Masnedesund.

Hvad angaar Nr. 2 i Afdeling II, der drejer sig om en Færgeforbindelse mellem Kalundborg og Aarhus, har Kravet om en saadan Forbindelse jo i adskillige Aar været rejst fra jysk Side og væsentligt paa Basis af, at Forbindelsen over Lille Bælt var det mest generende, idet det var det mest overlæssede Punkt paa hele Rejsen, for Passagerer i alt Fald, og hvad Godset angaar finder der jo paa dette Sted lettest en Ophobning