

og da helst, saaledes som Forholdene har udviklet sig, i Aarhus, men man vil tillige undgaa Rebroussement i Randers, og den Tid, man derved kommer til at spare, vil være fuldt ud fortjent. Hvis man bestemte sig til at gennemføre dette Projekt, maatte man naturligvis samtidig opgive det ældre Projekt om en elektrisk Bane fra Aarhus til Randers, men jeg tror oprigtig talt ikke, det vil medføre nogen stor Sorg hos dem, der er interesserede deri. Det var altsaa Fordelene, men der er ogsaa betydelige Ulemper knyttet til dette Projekt. Den væsentligste er, at en saadan ny dobbeltsporet Bane vil koste i Anlæg ca. 11 Mill. Kr., medens den nuværende Linies Forsyning med Dobbeltspor kan udføres for ca. 6 Mill. Kr. Dernæst vil den nye Bane faa daarligere Stigningsforhold end den gamle. Endelig vil man naturligvis ikke kunne nedlægge den gamle Banestrækning, men maa drive den af Hensyn til Lokaltrafikken. Man vil altsaa blive nødt til paa een Gang at drive begge disse Baner, uden at det tør forventes, at det vil medføre en saa stor Merindtægt, at der deraf vil blive tilstrækkeligt til Forrentning og Amortisation af Anlægssummen. Under Hensyn til disse Grunde foreslaas det da i Lovforslaget, at man nøjes med at forsyne den nuværende Linie med et 2det Spor, men jeg gaar ud fra, at dette Spørgsmaal vil blive Grundstod for indgaaende Forhandlinger og Overvejelser i det kommende Udvalg.

Paa Sjælland gør den tiltagende Trafik paa Nord- og Kystbanen det nødvendigt, at Strækningerne Rungsted—Snækkersten og Holte—Hillerød forsynes med et 2det Spor, og for Klampenborg-Banens Vedkommende er det ligeledes meget nødvendigt at fortsætte de 4 Spor, som nu ved Boulevardbanens Gennemførelse løber fra København til Hellerup, til Klampenborg, for at baade Fjern- og Nærtrafikken kan foregaa paa tilfredsstillende Maade og — hvad der i denne Henseende er meget vigtigt — nogenlunde uafhængigt af hinanden. Af endnu større Vigtighed vil det være at forsyne Strækningen Vigerslev—Roskilde med et 3die og 4de Spor og Strækningen Næstved—Masned Sund med et 2det Spor. Under den Forudsætning, at Rigsdagen vedtager det forleden behandlede Lovforslag om straks at gøre Ringsted—Næstved-Banen dobbeltsporet, vil der da være tilvejebragt en fortrinlig Forbindelse med Tyskland, for saa vidt angaar Strækningen fra København til Masned Sund. Som jeg udtalte ved Be-

handlingen af Lovforslaget om Ringsted—Næstved-Banen, vil derved Planen om en Statsbane fra København til Køge være moden til Opgivelse, idet der da ikke vil være nogen Trang til den af Hensyn til den gennemgaaende Trafik. Derimod mener jeg ganske vist, at der fremdeles vil være betydelig Trang til den til Betjening af de lokale Interesser, og saa snart man maatte have bestemt sig til at lede den gennemgaaende Trafik Syd paa om ad Roskilde, Ringsted og Næstved, mener jeg derfor, at man uopholdelig skulde sikre Vedtagelsen af en Privatbane fra København til Køge med de sædvanlige Statstilskud.

De her foreslaaede Sporanlæg beløber sig efter et Overslag, som er foretaget paa Grundlag af Priserne i 1914, til i alt 45 Mill. Kr. Hertil kommer Udgiften til Arealerhvervelserne, som sikkert ingenlunde vil andrage noget lille Beløb. At Materialpriserne for Tiden stiller sig betydeligt højere end i 1914, mener jeg, man kan se bort fra, idet der neppe kan tages fat paa disse Anlæg i større Udstrækning før nogen Tid efter, at Krigen er afsluttet, og det alene af den Grund, at mange af de Materialier, der skal benyttes, ikke vil være til at faa før. Dertil kommer endvidere, at der er beregnet ca. 15 Aar til Anlæggenes fulde Gennemførelse. Det er naturligvis ikke muligt at vide, om vi efter Krigen faar høje eller lave Varepriser, men saa høje, som de er under Krigen, tør man dog sikkert gaa ud fra, at de ikke vil vedblive at være, og efter min Mening er der lige saa stor Sandsynlighed for et lavt som for et højt Prisniveau i Forhold til det, vi havde før Krigen. I den nævnte Sum er indbefattet Udgiften til Forandringerne ved Holdepladser og mindre Stationer og tillige ved de større Stationer Hellerup, Charlottenlund og Klampenborg. Derimod er Udgiften til de Forandringer ved de store Stationer, som bliver nødvendige dels paa Grund af Sporanlægene og dels af andre Grunde, ikke medregnet i Overslaget. Man vil altsaa se, at der til den fulde Gennemførelse af denne Sag og alt, hvad der staar i Forbindelse med den, i Tidens Løb maa regnes med et ganske betydeligt Beløb udover Overslagssummen.

Jeg nævnede før, at man ved Gennemførelsen af dette Lovforslag vilde skabe Betingelser for en fortrinlig Forbindelse med Tyskland, for saa vidt angaar Strækningen København—Masned Sund, men selvfølgelig er Fortsættelsen af samme Vigtighed. Det er en her i Landet meget