

dagen havde fuld Forstaaelse af, at denne indgribende Ændring i Driften var fornøden.

Naar den nye Styrelse og Regeringen allerede nu har maattet stille de nærværende Krav til Dobbeltspor paa omtrent alle vore stærkt trafikerede Stambaner, har den store Forøgelse af Trafikken under Krigen formentlig været en medvirkende Aarsag til, at det er gaaet saa hurtigt med at træffe denne Beslutning. Men jeg skønner ogsaa, at naar Rigsdagen erfarer, at Stambanernes Ydeevne ved Dobbeltsporet vil blive forøget 6 à 7 Gange, er det en varm Anbefaling, og naar vi samtidig faar Oplysning om, at en rationel Udnyttelse af det rullende Materiel, hvorover der raades, først vil kunne ske ved Hjælp af saadanne Dobbeltspor, vil Rigsdagen utvivlsomt faa lettere ved at overvinde de mulige Betænkeligheder, som naturligvis melder sig fra flere Sider. Da vi nu ved, at Grænsen for hurtig Fremstilling af Lokomotiver og Vogne allerede i flere Aar har været naaet her i Landet, og vi vel tør og bør regne med, at i de første Aar efter Krigens Ophør vil der neppe være Arbejdsmuligheder for, at Danmark vil kunne faa Materiel ude fra, maa ogsaa dette animere os til snarest muligt at gaa i Gang med Tilvejebringelsen af saadanne Forhold, at den mest intensive Udnyttelse af det rullende Materiel, der allerede raades over, kan finde Sted.

Endelig vil den Omstændighed, at alle Landsdele i vort lille Land medtages dels ved det nærværende Lovforslag, dels ved Lovforslaget om private Baner, være medbestemmende til en hurtig Fremme af Lovforslagene. Ganske vist maa man erkende, at Jylland her saavel som i de fleste Situationer faar den overvejende Del, men vi yder alle af et godt Hjerte dette Tilskud til de jyske Baner. Jeg skylder dog at anføre med Hensyn til de private Baneanlæg, at een Provins, vor fjerdestørste, nemlig Lolland-Falster, slet ikke faar noget ved disse Privatbaneforslag. Men saa vidt mig bekendt har man i flere Aar arbejdet paa at faa en Bane fra Nakskov til Rødby, Forarbejderne er allerede i Gang, saa efter al Sandsynlighed vil der komme et Lovforslag om dette i en nær Fremtid. Ligeledes har den senere Tid vist os, at der utvivlsomt ogsaa vil fremkomme Forslag om en Privatbane Køge—Vigerslev.

Med Hensyn til de enkelte Forslag i det at Ministeren fremsatte Forslag til Lov om forskellige Statsbaneanlæg skal

jeg ikke gaa i Enkeltheder, men nøjes med at henvise til de Bemærkninger, der ledsager Lovforslaget. Dog ønsker jeg at sige et Par Ord om Storstrømsbroen, da denne jo er en gammel Bekendt, navnlig for de ældre Rigsdagsmænd. Man vil erindre, at Lovforslag derom første Gang blev fremsat i Samlingen 1908—09, og at det den Gang ikke blev vedtaget, men at man blev enig om at bevilge 100,000 Kr. til mere indgaaende Forarbejder, der saa fandt Sted i Sommerens Løb. Den følgende Vinter, 1909—10, blev da Lovforslaget fremsat igen i detailleret udarbejdet Form. Begrundelsen var den Gang den stærke Stigning i Trafikken og den ikke ufarlige Konkurrence, som blev paaført det danske Jernbaneanlæg fra svensk Side; man ønskede at fremme Kommunikationerne saavel i Indlandet som med Udlandet. Jeg skal nævne et Par Tal vedrørende den Trafik, som Banerne den Gang præsterede. Der var i 1907—08 258,000 rejsende og 194,446 Tons Gods, og i 1911—12, for hvilket Aar der altsaa nu senere foreligger en Opgørelse, viser det sig, at der har været en Fremgang til 305,200 rejsende og 263,782 Tons Gods. Det er en jævn Stigning, og sammenligner man disse 2 Aar — mellem hvilke der altsaa ligger 4 Aar —, viser det sig, at Stigningen er 16 pCt. for rejsende og 28 pCt. for Gods. Allerede under Forhandlingerne i 1909—10 turde Statsbanerne regne med, at Broen i sig selv vilde kunne forrente sin Anlægssum, og naar man nu tager Hensyn til den Stigning, der har fundet Sted fra 1907—08 til 1911—12 og blot regner med den tilnærmelsesvis samme Stigningsprocent fra 1911—12 til 1915—16, saa skønner jeg, at en Beregning vil vise, at Rentabiliteten endogsaa er særdeles god; 6—8 pCt. vil man utvivlsomt kunne paaregne af dette Anlæg — uden at man altsaa tager Hensyn til den stærke Stigning, der har fundet Sted nu under Krigen, en Stigning, som man naturligvis ikke tør lægge til Grund. Jeg har fra forskellige Sider hørt, at man mener, at Forslaget ikke er saa stærkt oplyst, som man kunde ønske. Jeg maa dér henpege paa, at i Motiverne særligt til dette Forslag siges, at man kan vente at faa forelagt 4 Planer vedrørende denne Sag, og jeg skønner da, at naar Udvalget faar Lejlighed til en Detailbehandling af disse Emner, maa man dér nu tage Stilling. Efter at vi har set i Forslaget, at Broen skal være en Løftebro og ikke en Svingbro, og naar nu Udvalget bliver gjort bekendt med de