

ning af Tilskuddene, at der er nogen Mening i at føje dem ind i Lovforslaget. Med disse Bemærkninger skal jeg paa mit Partis Vegne anbefale disse Jernbanelovforslag til velvillig Behandling her i Tinget og i det kommende Udvalg.

M. Mortensen: De tiltagende idelige og ulidelige Forsinkelser, som Statsbanernes Tog lider af, og som Folkevittigheden har dømt til at være planmæssige, kræver store og dyre Foranstaltninger til Afhjælpning. Til disse hører nødvendigvis Dobbeltspor paa Hovedlinierne og Aflastning af Bælt-Trafikken ved en mere direkte Forbindelse mellem Jylland og Hovedstaden. Jeg kan derfor tiltræde den Tak, som min Partigrupes Ordfører, det ærede Medlem fra Nykøbing, Falster (Valdemar Olsen), rettede til den højtærede Trafikminister for Fremsettelsen af disse Lovforslag, der har til Hensigt at komme disse Vanskeligheder til Livs. Men fordi jeg er med til at rette denne — jeg kan godt sige — hjertelige Tak til Ministeren, kan der meget godt være delte Meninger om, hvorvidt Lovforslagene i deres Helhed byder den bedste Løsning. Jeg kan derfor ikke følge den Henstilling, som min ærede Partifælle, det ærede Medlem fra Silkeborg (Jacob Christensen), rettede til os om at lade være med at komme frem med noget, der rørte ved disse Lovforslag, bl. a. med Hensyn til Forbindelsen mellem Jylland—Sjælland og med Hensyn til Dobbeltsporet mellem Aarhus og Laurberg. Jeg kommer til at røre lidt ved disse Punkter. Jeg er heller ikke saa bange derfor, idet jeg alligevel tror at være i Overensstemmelse med min ærede Partifælle fra Silkeborg. Han sagde nemlig i Slutningen af sin Tale, at det drejede sig om at anlægge samfundsmæssige Synsnaader og tage Hensyn til den nationale og gennemgaaende Trafik, og de Udtalelser, jeg agter at fremkomme med, tager netop Hensyn hertil. Derved har jeg altsaa faaet en indirekte Opfordring af min ærede Partifælle til at fremsætte disse Anskuelser. Efter min Lægmandsforstand — jeg gør ikke Fordring paa at være særlig jernbanesagkyndig — er der i det foreliggende Lovforslag et Par Steder, hvor jeg synes, man vilde kunne finde en bedre Ordning end den, den højtærede Minister har foreslaaet. Lad mig forudskikke den Bemærkning, at jeg ikke nærer stort Haab om, at de Tanker, jeg vil gøre mig til Folk for, vil naa til Gennemførelse; selv om det maaske efter flere af Ordførernes

Udtalelser kan synes, som om en Del af disse Tanker kan have Udsigt til at blive gennemført. Der er i alt Fald et Punkt, hvor jeg har en Følelse af, at jeg foreløbig vil komme til at staa ene. Men saa husker jeg paa, at den norske Digter Ibsen i sin Bog „En Folkefjende“ i Slutningen har ladet sin Helt sige, at den, der staar alene, er den stærkeste, og da jeg trøster mig til, at de Anskuelser, jeg er Tolk for, er bedre end de, der indeholdes i det foreliggende Forslag, og jeg tør antage, at jeg i alt Fald af Ibsen vilde blive anset for den stærkeste, har jeg den Mening, at Øjeblikket netop nu er til at fremsætte disse Anskuelser. Tiden har ikke tidligere været inde dertil, men nu maa den være det, nu da vi staar overfor Løsningen af disse store Spørgsmaal. Hvis man har den Tanke, at en Del af disse Spørgsmaal vil kunne løses paa en bedre Maade end foreslaaet, er Tiden nu netop inde til at sige, hvad man mener om dem.

Efter denne Indledning skal jeg først omtale Dobbeltsporet Aarhus—Laurberg. Det er klart, at den Gang man byggede Aarhus—Randers-Banen — det var vel i 1862—63 —, tænkte ingen paa det Omfang, som Trafikken vilde faa i de halvhundrede Aar, som er forløbet siden, allermindst vel paa de udenlandske Forbindelser, der nu er Tale om, navnlig Færgeforbindelse mellem Frederikshavn og Norge og nu i den sidste Tid yderligere mellem Frederikshavn og Gøteborg. Havde man tænkt paa det den Gang, kan det være, man havde bygget paa en noget anden Maade, end sket er — skønt den Gang maatte man vel bygge efter de samme Hensyn, hvorefter man nu bygger en lille Privatbane. Hvad det drejede sig om, var med den mindst mulige Anlægsomkostning at komme omkring til de flest mulige Landsbyer eller Forbindelsesveje mellem Landsbyer, saa at Banen kunde faa noget at gaa med til det nærmeste Opland, og man kunde ikke regne med at bygge en Stambane, som fulgte en ret Linie gennem Landet og senere skulde fødes af Sidebaner. Det var for den Tid et meget godt Hensyn, men for en Hovedfærdselsaars gælder dette Hensyn absolut ikke længer. Det er imidlertid dette Hensyn, der forklarer, at man har ført Aarhus—Randers-Banen i store Bugtninger langs Terrainets Lavninger og bugtede Vande, fra Aarhus endda i en noget sydliggaaende Retning til Brabrand, derfra i store Bugtninger mod Nord ind til Hadsten; saa i en mægtig Bue imod Nordvest op til Langaa og saa mod Nord-