

er nogenlunde kendt med denne Strækning, kan være blind for, at der vil udkræves meget store Beløb for at komme igennem de store Stationsbyer, som ligger der. Jeg tror, at dersom man gennemfører en direkte Bane fra Aarhus til Randers, vil det i økonomisk Henseende være en ikke ringe Lettelse for Statsbanebudgettet i dets Helhed, og der kan ingen Tvivl være om, at dette Baneanlæg vil gøre endnu bedre Nytte end det foreslaaede Dobbeltspor fra Aarhus til Randers.

Ogsaa Dobbeltsporet paa Strækningen Esbjerg—Skern forekommer det mig kan vente, indtil man ser, hvorledes Midtlængdebanen er i Stand til at aflaste baade Øst- og Vestbanen. Jeg kan ikke se andet, end at den maa medføre en ret betydelig Aflastning, og det forekommer mig derfor, at man rolig skal se Tiden an og lade dette Anlæg udgaa af Lovforslaget.

Angaaende Dobbeltsporene skal jeg endnu kun gøre den Bemærkning, at jeg ikke er i Stand til at forstaa, hvorledes man er kommet til de meget store Tal pr. km Banebygning. Naar man, som det er foreslaaet paa Finansloven for 1915—16 og nu atter i Aar, er i Stand til at gennemføre et Dobbeltspor fra Fredericia til Daugaard for et Beløb, der ligger under 69,000 Kr. pr. km, forstaaer jeg ikke, hvorledes man her kommer til at kræve et Beløb paa over 100,000 Kr. pr. Bane-Kilometer for Dobbeltsporbygning paa de andre Baner. Jeg har haft det Indtryk, at Strækningen Fredericia—Daugaard er noget af det vanskeligste Terrain for Banebygning. Endvidere vil jeg minde om, at Dobbeltsporet paa Strækningen Fredericia—Taulov, som ogsaa er bygget i Henshold til Forslag paa Finansloven, ikke har andraget mere end 50,000 Kr. pr. km. Man vil maaske henvise til, at paa Strækningerne Fredericia—Taulov og Fredericia—Daugaard er der ingen store Stationsudvidelser — det kan der selvfølgelig ikke være paa den førstnævnte Strækning, men jeg gaar ud fra, at der maa være nogen Udvidelse af Stationer paa den sidstnævnte —, men i alle andre Overslag er der ogsaa kun medtaget mindre Stationsudvidelser, medens større Stationsudvidelser og Ombygninger er ladet ude af Betragtning. Jeg vil derfor atter henstille til det ærede Udvalg, som faar med denne Sag at gøre, at gennemgaa disse Forslag meget nøje.

Jeg kan ikke undlade at fremsætte den Bemærkning, at ved de to tidligere ret betydelige Forslag angaaende Anlæg

af Dobbeltspor paa vore Statsbaner, det første, Roskilde—Korsør af 1897, og det andet, Dobbeltsporet over Fyn, optaget paa Jernbaneloven af 1908, var Projekterne ledsagede af overordentlig omfattende Bemærkninger og Oplysninger og forskellige Kalkulationer over Sporanlægene, Jordarbejdet og Udvidelserne af Stationsbygningerne, men i det foreliggende Lovforslag findes der saa at sige ingen Oplysninger af denne Art. Det anser jeg for forkert, fordi man derved i Virkeligheden holder den store Del af Rigsdagens Medlemmer i Uvidenhed om, hvad det egentlig er, der foregaar. De faa Medlemmer, som kommer i Udvalget, kan kræve at faa disse Oplysninger og kan nogenlunde sætte sig ind i dem, men de andre ærede Medlemmer af Tinget faar ingen Sinde Lejlighed til at se, hvad der egentlig foregaar, og hvorledes Beregningerne er lagte. Jeg ynder ikke at fremkalde Vidtløftighed, men jeg kan ikke se rettere, end at det var til stor Støtte for de to nævnte tidligere Forslag om Dobbeltspor, at der var gjort saa udførligt og godt Rede for, hvilke Beløb det drejede sig om, og hvortil de skulde benyttes. Ved Dobbeltsporet over Fyn drejede det sig i Lovforslaget 1907—08 med de store Stationsudvidelser, som der var optaget, kun om et Beløb af 86,000 Kr. pr. Bane-kilometer, og deri var endda indbefattet saa betydelige Beløb til disse Stationsudvidelser som op til 1 Mill. Kr. Her er vi, naar vi lader den 5 km lange Banestrækning Hellerup—Klampenborg ude af Betragtning, oppe paa et Gennemsnit af over 100,000 Kr. pr. Banekilometer. Og det er ikke, fordi man har regnet med Krigspriser, nej, man har lagt Priserne fra 1914 til Grund, og man har holdt alle større Stationsudvidelser ude. Man maa altsaa være forberedt paa, at dersom disse Forslag havde været kalkulerede paa samme Maade som Forslagene i 1897 for Roskilde—Korsør-Dobbeltsporets Vedkommende og i 1907—08 angaaende Dobbeltsporet over Fyn, vilde man være kommet langt højere op end til omkring 100,000 Kr. pr. Banekilometer. Dette kan ikke andet end virke noget afskrækkende, og jeg tror, man gør vel i at tage i alt Fald det Dobbeltspor ud af Lovforslaget, med Hensyn til hvilket man er i Stand til at have en velbegrundet Mening om, at den Trang, det skal afhjælpe, kan i nogen Grad afhjælpes ved de foreslaaede nye Ruter, nemlig den midtjyske Længdebane og Oprettelsen af en Dampfærgeforbindelse fra