

komme i Gang samtidig med Funder-Brammingebanen; jeg haaber ogsaa, at det Udvalg, som eventuelt bliver nedsat om Privatbanerne, vil arbejde saa hurtigt, at det kan naa et Resultat i indeværende Samling.

Hvad Dobbeltsporene paa Statsbanerne angaar, er jeg ikke enig med dem, der mener, at et Dobbeltspor Daugaard—Hasselager kan undgaas. Jeg tror, at den Færgeforbindelse, der vil blive oprettet fra Aarhus til Kalundborg, ikke vil affaste denne Strækning i den Grad, at vi kan spare Dobbeltsporet Hasselager—Daugaard. Spørgsmaalet vil jo blive nøje prøvet i et Udvalg, og jeg haaber, at Udvalget maa komme til det Resultat, at Dobbeltsporet ikke kan undværes. Alle de private Baner, der kommer ind til Horsens, og tillige Vestbanen, der kommer ind fra Herning og Silkeborg, vil vistnok gøre Dobbeltspor fra Aarhus til Daugaard nødvendigt.

**Vilhelm Rasmussen:** Skønt jeg er fuldt ud paa det rene med, at jeg ikke har Sagkundskab i Jernbanespørgsmaal, er der dog et Par Ting, jeg gerne i den yderste Korthed vil henlede Opmærksomheden paa, fordi det forekommer mig, at de ikke er tagne i Betragtning af de ærede Talere, der hidtil har haft Ordet.

Et af de Hovedproblemer, der ligger for, er jo at forbinde Jylland med Øerne. Men naar man vil ræsonnere over, hvorledes det mest rationelt skal gøres, forekommer det mig, at man maa dele det i to særlige Spørgsmaal, nemlig dels Forbindelsen mellem det sydlige Jylland og Øerne, dels Forbindelsen mellem det nordlige Jylland og Sjælland. Gør man det, kan det, saa vidt jeg da kan se, let føre til, at man kommer til at se noget anderledes paa de rent saglige Spørgsmaal, end de fleste ærede Talere har gjort. Jeg er nu af den Opfattelse, at Spørgsmaalet om Forbindelsen mellem det sydlige Jylland og Øerne kun kan løses rationelt paa en eneste Maade, nemlig derved, at man snarest muligt faar bygget Broen over Lille Bælt. Men saa snart vi forudsætter, at denne Bro er bygget — og den maa jo dog komme før eller senere —, bevirker det øjeblikkelig, at alle de andre Spørgsmaal vedrørende Forbindelsen mellem Jylland og Øerne maa ses i et nyt Lys. Thi forudsætter vi, at der er bygget en Bro over Lille Bælt, medfører den i Forbindelse med de projekterede Dobbeltspor saa store Fordele, at man kan sige, at hele det sydlige Jylland indtil Breddegraden Aarhus-

Ringkøbing ved Hjælp af Lille Bælts-Broen og Dobbeltsporforbindelserne er satte i den bedst mulige Forbindelse med Øerne, specielt med Fyn.

Dernæst rejser sig da det Spørgsmaal: Hvorledes skal vi saa skaffe en Forbindelse mellem det nordlige Jylland og Sjælland? Her vil jeg udtrykkelig gøre opmærksom paa, at det er jo en Forbindelse, der ikke alene har den Betydning, at Jyderne faar let Adgang til at komme til Sjælland, men den har ogsaa stor Betydning for Sjælland; sjællandske Rigsdagsmænd er ligesaa interesserede som de nordjyske i, at man straks forbereder den rationelle Løsning af denne Sag. Gør man det, og lægger man sit Kort til Grund for sine Betragtninger, kan jeg for min Del ikke se rettere, end at det ærede Medlem fra Randers (M. Mortensen) havde i alt væsentligt Ret i de Betragtninger, han anstillede, og at det var meget ufortjent, naar den højtærede Minister affærdigede det ærede Medlem saa kort og, maa jeg sige, overlegent, som det skete. Der er virkelig mange vægtige Grunde, der taler for, at vi mellem Sjællands Odde og et Punkt paa Djurslands Østkyst har den rationelle Rute. Og denne Rute udelukker jo aldeles ikke, at man vedligeholder den Forbindelse, som nu en Gang er mellem Kalundborg og Aarhus med Anløb af Samsø. Der er vist ingen, som tænker sig, at denne Rute fuldkommen skal nedlægges. Nej, det, som er det store Spørgsmaal, er dette: Skal vi for at skaffe den bedst mulige Forbindelse mellem Sjælland og det nordligste Jylland lave Færgelejer inde i Kalundborg Fjord og Færgelejer i Aarhus, bekoste de meget dyre Anlæg, og er der derved vundet, hvad der kan vindes, naar man ønsker at bringe det nordligste Jylland i den bedst mulige Forbindelse med Sjælland? Det tror jeg ikke. Først er der Isforholdene at tage Hensyn til, som ærede Medlemmer allerede har gjort opmærksom paa, fremdeles er der den lange Sejlads, endvidere Opholdet ved Samsø, som medfører Tidsspilde. Hvis man derimod anlægger Linien fra Holbæk ud til Sjællandsodde og dernæst de nødvendige Færgelejer paa Sjællandsodde og udfor Trustrup, har man en overordentlig kort Sejlads, og paa den Vis er der vundet, hvad der kan vindes med Hensyn til at forkorte Afstanden mellem Nordjylland og Sjælland.

Nu sagde ganske vist den højtærede Minister, da han havde Ordet for at fremsætte sine Forslag, at naar man var kommet til Djursland, var man dog ingen