

har fundet Sted her i Salen om Statsbanerne og deres i de senere Aar stærkt fremtrædende Mangel paa Evne til at magte Trafikken, har jeg fremhævet Nødvendigheden af, at man fra Bevillingsmyndighedernes Side vilde berede sig til ved en Kraftanstrengelse at tilvejebringe Forudsætninger for, at Statsbanerne i Fremtiden bliver i Stand til at løse deres Opgave paa en fuldt tilfredsstillende Maade, og jeg har peget paa, at hvad det først og fremmest kommer an paa, er, at Hovedtrafiklinierne bliver forsynet med Dobbeltspor og Stationerne med rigeligere Sporplads. Det kan ganske vist ikke nægtes, at ogsaa Materiellet er noget knebent, og navnlig gælder dette Færgemateriellet, men der har i de senere Aar fundet en systematisk Forøgelse Sted af Jernbanernes Materiel, og hvis man vil fortsætte dermed i samme Tempo i nogle Aar, er det min Overbevisning, at de værste Mangler i Løbet af forholdsvist faa Aar vil være afhjulpne, og det saa meget mere, som det, hvis man bestemmer sig til de gennemgribende Forbedringer, som jeg her skal tillade mig at foreslaa med Hensyn til Hovedtrafiklinierne, utvivlsomt vil vise sig, at Mangelen paa Materiel i Virkeligheden er noget mindre, end den nu synes at være, af den Grund, at man ikke er i Stand til at udnytte Materiellet i tilstrækkeligt Omfang paa Grund af Vanskeligheden ved at faa det ført igennem Stationssporene.

Jeg tillader mig da herved for det første at foreslaa Anlæg af et 2det Spor paa følgende jyske Jerbanestrækninger: Daugaard — Hasselager, Lunderskov — Esbjerg, Aarhus — Laurberg, Langaa — Randers, Randers — Aalborg, Esbjerg — Skern, og paa følgende sjællandske Banestrækninger: Fra Rungsted til Snekkersten, fra Holte til Hillerød og fra Næstved til Masnedsund samt et 3die og 4de Spor paa Strækningen fra Vigerslev til Roskilde og fra Hellerup til Klampenborg. Som bekendt har der i de senere Aar til Stadighed paa Finansloven været foreslaaet bevilget forskellige Jernbanestrækningers Forsyning med Dobbeltspor, og man kunde maaske mene, at det var en meget rimelig Vej at gaa, og at det kunde man blive ved med. Der kunde spørges om Nødvendigheden og Nyttens af nu paa een Gang

at søge Bevilling til saa omfattende Anlæg. Begrundelsen herfor er, at det for det første maa antages at have betydelig Interesse at faa en Oversigt over, hvor omfattende Foranstaltninger man i Virkeligheden er begyndt paa. Dernæst vil det være af stor Interesse for Administrationen at have Ret til at forberede disse Anlægs Udførelse i god Tid, overhovedet at have Ret til at udse sig de særlige Strækninger, som man først og fremmest ønsker at forsyne, og for det tredje vil det utvivlsomt være af stor finansiel Betydning, om der, som det her foreslaas, gives Bemyndigelse til paa een Gang at foretage de fornødne Arealerhvervelser langs alle de Banestrækninger, det her drejer sig om, og det saa snart som muligt, selv om det vil tage adskillige Aar at bringe Anlægene til Udførelse. Det, der sker, er nemlig det, at disse Strækninger, som man ganske afgjort i Tidens Løb skal erhverve, ganske stille ligger og stiger i Pris, uden at man for Tiden er i Stand til at tage dem i Besiddelse.

For Jyllands Vedkommende vil, saafremt de foreslaaede Anlæg kommer til Udførelse, hele Strækningen fra Aalborg over Fredericia, over Esbjerg til Skern være forsynet med Dobbeltspor. Paa en enkelt Banestrækning kunde der mulig være Anledning til at overveje en Afvigelse fra Planen, nemlig paa Strækningen fra Aarhus over Langaa til Randers. Ved den Lov, som i forrige Samling blev vedtaget angaaende Aarhus Godsbanegaard, blev den fremtidige Personbanegaards Plads bestemt paa en saadan Maade, at der blev holdt Mulighed aaben for Gennemkørsel efter den Hammerichske Tanke. Denne Gennemkørsel kan kun finde Sted, som afdøde Folketingsmand Hammerich kaldte det, ad en Højbane langs med Aarhus Havn, og Konsekvensen heraf vilde da utvivlsomt være, at man bygger en helt ny dobbeltsporet Bane fra Aarhus til Randers uden at passere Langaa. Man vil herved opnaa en Forkortelse af Jernbaneafstanden mellem disse to Byer paa ca. 14 km, og man vil undgaa Rebroussement i Aarhus, hvilket i og for sig ikke giver nogen Tidsbesparelse, da Togene alligevel maa skifte Maskine et eller andet Sted i Jylland.