

øget den betydeligt, saa at Forholdene er blevet værre, end de var før Krigen, maa vi dog erindre, at der ogsaa var Mangler ved vore Statsbaner før Krigen, og at Trafikken stiger uafbrudt, saa at der efter al Sandsynlighed ogsaa efter Krigen vil vise sig Mangler, for saa vidt vi ikke i Tide træffer Foranstaltninger derimod ved en Udvidelse af vort Jernbanenet.

Det er af de sagkyndige gjort gældende, formodentlig efter en grundig Undersøgelse, at disse mange Forstyrrelser i Jernbanedriften fremkommer, fordi vi mangler Dobbeltspor rundt omkring. Det er mig derfor en Fornøjelse at kunne anbefale Forslaget om alle disse Dobbeltspor. Jeg haaber, at vi, efterhaanden som vi faar disse Dobbeltspor lagt, vil være i Stand til at føre Togene igennem noget mere regelmæssigt, end det hidtil har været Tilfældet. Kun om Dobbeltsporet fra Aarhus til Randers tvivler jeg noget. Ligesom de to andre Ordførere, der ret udførligt har omtalt dette, mener ogsaa jeg, at det vil være nødvendigt i Udvalget at drøtte, hvorvidt det vil være rigtigt at anlægge dette Dobbeltspor, eller om det ikke vil være rimeligere, som det er omtalt i Motiverne, at anlægge en helt ny Bane fra Aarhus til Randers, thi derved vil der indvindes en hel Del Fordele. For det første vil Stambanens Længde op langs Jyllands Østkyst blive et Par Mil kortere, og man vil indvinde 10—30 Minutter for de forskellige Tog, efter som det er Hurtigtog eller Langsomtog, og det vil være en meget betydelig Beparelse. Men dertil kommer, at de lokale Interesser, som er knyttede til en saadan Bane, under ingen Omstændigheder maa overses. Der er ingen Tvivl om, at det Stykke Land, som en saadan mere østlig beliggende Bane fra Aarhus til Randers kommer til at gaa igennem, i høj Grad trænger til en Bane, og hvis denne Statsbane ikke bliver anlagt, kan vi være temmelig sikre paa, at der vil fremkomme Krav om en Privatbane, og en Privatbane vil dog ogsaa koste Penge.

Jeg er derfor stærkt i Tvivl om, hvorvidt det er rigtigt at bibeholde det nuværende Spor over Langaa til Randers, eller om det ikke vilde være rigtigere at bygge den østlige Bane straks. Dette er imidlertid et Spørgsmaal, som bedst kan drøftes i det kommende Udvalg, og det kan ikke afgøres uden en indgaaende Drøftelse. Paa den anden Side kan man ikke nægte, at den højtærede Minister har Ret i, at den billigste øjeblikkelige Ordning vil være at

lægge Dobbeltspor paa den nuværende Aarhus—Randers-Bane, ogsaa Driften vilde derved blive billigere. Dertil kommer, at man, naar der tales om en ny Bane fra Aarhus til Randers, truer med, at det skal være en Højbane langs Aarhus Havn og Kysten fra Aarhus Nord paa. Jeg mener rigtignok, det vil være i høj Grad uheldigt, om vi skulde have en yderst grim — paa dette Sted yderst grim — Højbane paa et af de smukkeste Steder paa Jyllands Østkyst. Jeg vilde meget beklage, om vi skulde have den skønne Udsigt, der er fra Aarhus ud over Aarhus Bugt, spoleret ved en Højbane, som tog hele Udsigten fra Byen over Bugten bort.

Den anden Del af Lovforslaget angaar Anlægget af en Bro over Storstrømmen, altsaa fra Masnedø til Falster. Dette Forslag er en gammel Bekendt, idet det blev fremsat første Gang i Samlingen 1908—09 af den daværende Trafikminister, det nuværende ærede Medlem fra Verringe (Jensen-Sønderup). Man mente imidlertid ikke paa det Tidspunkt at kunne gaa ind paa Forslaget, og man enedes da om at bevilge 100,000 Kr. dels til Boringer og dels til Planers Udarbejdelse, saa at man i den følgende Samling kunde have større Sikkerhed for Planens Gennemførlighed, end man paa det Tidspunkt havde. I Samlingen 1909—10 blev Lovforslaget da fremsat paa ny, idet Boringerne var foretagne, og Planerne var færdige, og desuden forelaa der et Tilbud fra to ansete danske Firmaer om at bygge hele Broen for 8 $\frac{1}{4}$ Mill. Kr. Den Gang var Jern billigt, og der var Overflod af Arbejdskraft, hvad man aldeles ikke kan sige, der er nu. Desværre blev Tilbudet ikke modtaget, idet Lovforslaget blev forkastet her i Tinget med lige mange Stemmer for og imod. Jeg skal ikke komme ind paa Grunden til denne Forkastelse, som nu kommer til at koste Statskassen adskillige Millioner, saa meget mindre som det af Udtalelserne af den ærede Ordfører for Partiet Venstre (Thomas Larsen) synes at fremgaa, at det ærede Parti nu har opgivet sin Modstand mod Storstrømsbroen. Kun skal jeg udtale som min Opfattelse, at Broen denne Gang har bedre Udsigter til at blive vedtaget end den Gang, bl. a. fordi Forslaget om den er kædet sammen med Forslaget om store Jernbaneanlæg i Jylland.

Nu er Broen anslaaet til at koste 10,900,000 Kr., og denne Sum er maaskee endda kun naaet til ved at lægge Prisern fra før Krigen til Grund, men det er klart, at vi ikke faar Broen bygget for