

ærede Minister og Administrationen i øvrigt en velfortjent Ros, for det er sikkert klogt handlet.

Men dernæst synes jeg, at man, naar man skal afgøre, hvad der er strengt nødvendigt for at afhjælpe den Trafiknød, vi befinder os i, maa overveje, om det bør ske ved Anlæg af Dobbeltspor eller ved andre Anlæg. I saa Henseende forekommer det mig, at det burde nøje prøves, hvad den nye Banestrækning Struer—Fredericia over Vejle—Holstebro kan udrette, og det burde nøje prøves, hvor meget den midtjyske Længdebane vil være i Stand til at aflaste. Derfor kan jeg ikke anse det for absolut nødvendigt, at man har taget Stykket Daugaard—Hasselager med. Jeg synes, at man kunde vente med dette Stykke, indtil man saa, hvilken Aflastning af Trafikken der kunde finde Sted ved Hjælp af de to Baner, jeg nys har nævnt, og ligeledes ved Hjælp af Ruten Aarhus—Kalundborg. Thi vi maa huske paa, at naar der gennemføres en Rute som den her foreslaaede — og jeg mener, at den vil være et Gode, og at det er rigtigt, at den foreslaas —, vil det betyde en overordentlig Trafiklettelse paa Strækningen Aarhus—Fredericia; en god Færgefart mellem Aarhus og Kalundborg maa absolut aflaste baade Person- og Godstrafikken i ikke ringe Grad. Og Strækningen Langaa—Esbjerg maa for den Del af vort Land, som ligger Nord for Langaa, absolut aflaste en meget betydelig Del af den Godstrafik, som nu gaar om ad den østjyske Stambane. Derfor synes jeg ikke, jeg kan gøre mig fortrolig med den Tanke, at Anlægget af Dobbeltspor paa Strækningen fra Daugaard til Hasselager er nødvendig, jeg vilde i alt Fald ikke være betænkelig ved, at man lod den Del ligge til bedre Tider.

Der er en Grund til, som for mig er af ikke ringe Betydning. Vi har, forekommer det mig, igennem mange Aar erfaret, at naar Statsbaneadministrationen ikke ligefrem tvinges — med haard Haand, kunde jeg fristes til at sige — til at benytte de nye Trafikruter saaledes, at de kommer til at gøre den Nytte, de er i Stand til, saa gør den det ikke, den har nu en Gang kastet sin Kærlighed paa de gamle Ruter. Derved bliver det maaske lettere at lægge Køreplanen, men det er nu ikke Meningen med de nye Baner, der anlægges, at de ikke skal udnyttes til Aflastning af Trafikken i det Omfang, som det er muligt. Jeg er saaledes ikke blind for, at der, hvis man fra Jernbaneadmini-

strationens Side havde god Villie dertil, kunde lægges betydelig mere Trafik over paa Strækningen Struer—Vejle—Fredericia ved den nye Bane, som er anlagt. Nu vil man sige, ved jeg meget vel, at den er ikke færdig endnu, men den burde have været færdig, det har i mange Aar forlydt, at den var færdig. Endnu er vi imidlertid ikke naaet saa vidt, at der kan blive Gennemkørsel ved Vejle. Hvori det ligger, ved jeg ikke, Sporene er anlagte, men benyttes ikke. Det maa utvivlsomt skyldes en vis Modvillie, at man ikke tager denne Bane, der betyder saa meget for hele Trafikken, saavel Person- som Godstrafikken, fra Vestjylland til Fredericia og til Øerne i Brug med al den Styrke, som det er muligt. De to sidste Tog Øst fra og Vest fra stopper op i Brande; jeg bor der selv, og hvis jeg skulde benytte den samme Form for personlige Tilkendegivelser, som det ærede Medlem fra Holstebro (Mølgaard-Nielsen) anvendte i Gaar, da han talte for Aulum, vilde jeg sige, at det er udmærket, at de stopper i Brande, men jeg kan nu en Gang ikke faa i mit Hoved, hvorfor det sker. (*Andreassen*: Det er for din Skyld!). Nej, det er ikke for min Skyld, og det vilde ogsaa være ubetimeligt at gøre det for min Skyld, der er ikke Spor af Mening i, at det sker. Hvorfor man ikke lægger Planen saaledes, at Banen kommer til at præstere noget for den gennemgaaende Trafik, ved jeg ikke, men jeg har, som sagt, den Opfattelse, at man ikke har den gode Villie dertil. Der er ingen Tvivl om, at naar man faar gennemført Midtlængdebanelen med Krydsning i Brande, vil det kunne bidrage meget til Aflastning af den østjyske Stambane, og ogsaa dette, mener jeg, maa tale til Fordel for at vente med Anlæg af Dobbeltsporet paa Strækningen fra Daugaard til Hasselager, som dog paa Forslaget staar opført til et Beløb af 6,310,000 Kr. At opsætte dette Anlæg har ogsaa en anden Fordel, som jeg imidlertid ikke skal komme ind paa i Øjeblikket, men som jeg senere skal omtale. Der er den Fordel ved Dobbeltsporet, at Spørgsmaalet kan løses, uden at man kommer stærkt ind paa en Debat om Retningen, fordi den er givet ved den gamle Statsbane, og med Hensyn til Udskydelsen af dette Anlæg kan man ganske vist sige, hvad jeg ogsaa tror er blevet fremdraget, at Anlægene skal strække sig over et Tidsrum af 15 Aar, men jeg gaar ud fra som givet, at før dette Lovforslag forlader Folketinget, er der fastsat en Rækkefølge, hvorefter Anlægene skal