

forsvarlig og nødvendig. Egentlig forekommer det mig, at det eneste Medlem, som har draget Forslagenes Forsvarlighed og Tidspunktets Forsvarlighed i Tvivl, er det ærede Medlem fra Assens (Klaus Berntsen), der som bekendt er ene om at ville spare i dette Tilfælde. Jeg vil i den Forbindelse dog gøre den Bemærkning, at jeg har, som de ærede Medlemmer har maattet bemærke, flere Steder i mit Lovforslag gjort Forsøg paa at spare. Jeg har f. Eks. foreslaaet at bygge Dobbeltspor fra Aarhus til Randers for at spare den nye Bane, men det ærede Medlem støttede mig ikke paa det Punkt. Jeg har foreslaaet at gøre Banen fra Bryrup til Silkeborg smalsporet for at spare, men det ærede Medlem støttede mig heller ikke deri.

Naar imidlertid det ærede Medlem fra Frederikshavn om Dobbeltspor anlægene udtalte, at han ikke fandt, de alle var lige nødvendige, og i saa Henseende navnlig — ligesom i øvrigt ogsaa det ærede Medlem fra Assens — pegede paa Strækningerne Esbjerg—Skern og Aarhus—Aalborg, vil jeg sige til det ærede Medlem, at Forslagene vel ikke er lige paatrængende, men det er heller ikke foreslaaet, at alle Anlægene skal udføres paa en Gang. Det er netop tænkt, at der skulde gaa en Aarrække, i hvilken man efterhaanden foretog disse Anlæg. Naar det ærede Medlem særlig fremsatte Tvivl om Nødvendigheden af Dobbeltsporet fra Daugaard til Randers, idet han henviste til, at denne Rute nødvendigvis maa blive aflastet dels af Færgeruten Kalundborg—Aarhus dels af de to Diagonalbaner Vejle—Give—Holstebro og Funder—Bramminge, skal jeg naturligvis indrømme det ærede Medlem, at en saadan Aflastning tilstræbes og ogsaa vil finde Sted, men jeg tror rigtignok, at denne Aflastning ikke paa lang Tid vil være tilstrækkelig til, at man deraf kunde slutte, at Dobbeltsporet kunde spares. Jeg vil sige til ærede jyske Repræsentanter, at hvis jeg stod overfor Valget mellem Kalundborg—Aarhus—Færgeruten og Anlæg af Dobbeltsporet fra Aarhus til Fredericia, vilde jeg ubetinget foretrække dets sidste og anse dette for det, som den jyske Trafik i det hele vil være bedst tjent med. Til Belysning af, hvor nødvendig denne Reform er netop for denne Strækning, vil

jeg oplyse, at, da man i sin Tid anlagde Dobbeltsporet fra København til Korsør, regnede man med 28 Plantog daglig paa denne Strækning, paa Fyn regnede man, da Dobbeltsporet blev foreslaaet der, med 31 Plantog daglig, og paa Strækningen Hasselager—Daugaard regnes der for Tiden med 36 Plantog daglig, og hertil kommer de ikke saa faa Ekstratog, som under disse Forhold maa løbe. Det vil ikke lade sig gøre, tror jeg, at aflaste denne Trafik paa en saadan Maade, at Dobbeltsporet skulde blive overflødig, idet Hensigten med Dobbeltsporet er at gennemføre den planmæssige Toggang. I den Henseende kan det ikke nytte, at det ærede Medlem fra Assens (Klaus Berntsen) vedblivende hævder, at Dobbeltsporet over Fyn ikke skulde have haft nogen gunstig Virkning med Hensyn til Togforsinkelserne. Allerede ved Finanslovens første Behandling fremhævede det ærede Medlem dette Spørgsmaal, og jeg gav det ærede Medlem en, tror jeg, fyldestgørende Forklaring af, hvorledes Togforsinkelserne paa Strækningen over Fyn opstaar ogsaa Øst fra under de nuværende Forhold.

Det ærede Medlem fra Give (N. C. Jensen) gav i høj Grad det ærede Medlem fra Frederikshavn (Thomas Larsen) sin Tilslutning og mente, at det var af Mangel paa god Villie hos Statsbanerne, naar Diagonalbanerne ikke i saa høj Grad, som det var muligt, blev benyttet til at aflaste Trafikken paa Østbanen. Nu maa jeg indrømme overfor det ærede Medlem fra Give, at Strækningen Holstebro—Vejle ikke i den Tid, den har været anlagt, har gjort den Nytte, som det ærede Medlem maaske kunde være berettiget til at vente. Men det ærede Medlem ved ogsaa godt, at Vejle Station ikke har været i Stand til at modtage den Trafik, der var ønskelig. Efter at dette er sket, bliver Banen fra Holstebro til Vejle benyttet paa den samme Maade som alle øvrige sekundære Baner i Forhold til Hovedbanerne, saa at Godset føres ad de korteste Veje, alene bortset fra letfordærlige Varer, der maa føres frem, selv om det er ad en længere Vej. Naar de skal beføres om Natten, maa de føres ad Hovedruterne. Det kunde ikke nytte kunstigt at ville tvinge Trafikken om ad disse Diagonalbaner, i hvert Fald