

vi have gjort i de senere Aar siger os, at Trafikken ikke blot er vokset overordentlig stærkt, men vil vedblive at vokse som en ganske naturlig Følge af, at vi her til Lands have saa billige Jærnbantakster som intet andet Sted, hvorfor ogsaa Trafikken i steds store Maal gaar bort fra de Veje, som den tidligere har fulgt, for at benytte det fælles Net, som Jærnbanerne danne. Naar der fra forskellige Sider har været nævnt, at vi kunne lette Færdselen ad vore Hovedaarer ved at skaffe andre Veje, ad hvilke vi kunde dirigere noget af den, tror jeg ikke, man kan bygge noget derpaa. Ja, jeg vil gøre en Undtagelse med Gedser-Warnemünde-Routen; der er ikke Tvivl, om, at denne Route vil tage noget, om end kun en ringe Del, af den Trafik, der her er Tale om at skaffe bedre Vilkaar, over Fyn til Lunderskov. Men naar denne Route undtages, er det ganske sikkert, at de andre Veje ville være uden Betydning. Fra forskellige Sider er det saaledes indtalt, at man skulde kunne undgaa de her foreslaaede Anlæg ved at forbedre Forbindelsen mellem Kalundborg og Aarhus, men heri tager man sikkert fejl. Det er i saa Henseende temmelig ligegyldigt, hvilken Forbindelse vi skaffe til Veje mellem Kalundborg og Aarhus; vi faa dog ikke Godstrafikken til at gaa den Vej, og det er nu en Gang af Hensyn til Godstrafikken, at vi have Damp-Færgfart over Lille Bælt, de hne vilde ikke blive væsentlig mindre, om vi saa satte 2—3—4 daglige Forbindelser i Gang mellem Kalundborg og Aarhus. Nej, den eneste Maade, hvorpaa man kunde hjælpe noget paa dette og tvinge Trafikken tilbage i sine gamle Lejer over Søen og da ogsaa over Kalundborg—Aarhus, det var ved at fordoble Jærnbantaksterne, men det tror jeg ikke, nogen vil være med til, og gør man ikke det, tror jeg, at alt andet vil virke „ins Blaue hinein“. Det samme gælder ogsaa det andet Forslag om at aflede Trafikken fra den fynske Hovedbane ved at lægge et Spor fra Odense til Middelfart ind over Sønder sø, altsaa op igennem Nordfyn. Det vil ogsaa over for det foreliggende Spørgsmaal være saa temmelig uden Betydning. Det, det gælder om, er netop at skaffe den meget betydelige Forbedring af Forholdene, som en dobbeltsporet Bane er, idet en saadan gør det muligt at føre et mere eller mindre ubegrænset Antal Tog ad disse dobbelte Spor. Vil man naa de samme Fordele ad den Vej, det ærede Medlem foreslog ved at bygge en helt ny Bane

mellem Odense og Middelfart, saa maatte man drive denne og den nuværende Statsbane som en fælles dobbeltsporet Linie, saa at man kørte fra Odense til Middelfart over den nordlige Linie og fra Middelfart til Odense ad Statsbanelinien over Aarup. Men det vil sikkert ingen Part være tjent med. Jeg tror derfor, at hvis vi ville forlange, at Jærnbanetrafikken skal besørges tilfredsstillende, kunne vi hverken undgaa at anlægge et Dobbeltspor over Fyn eller at bygge Broen over Lille Bælt. Hvad det første angaar, kan jeg være enig med andre i at beklage, at det altid er temmelig dyrt at forandre en enkeltsporet Bane til dobbeltsporet, at det i og for sig bliver en Del dyrere, end hvis man fra første Færd havde bygget Banen som dobbeltsporet, men derved er der intet at gøre. Den store Udgift er i øvrigt ogsaa en Følge af, at samtidig med at man bygger det dobbelte Spor, maa man stille forskellige Krav, som man ved en enkeltsporet Bane kan lade ude af Betragtning. Naar vi derfor her staa over for at skulle bygge et Spor, der koster ca. 600,000 Kr., altsaa ligefrem mere end vore ellers ret kostbare Baner koste pr. Mil, ligger det simpelt hen i, at man ved at gaa over til det dobbelte Spor etablerer en Uregelmæssighed i Kørselen, som tvinger andre Anlæg med sig, men det, man vil naa ved det dobbelte Spor, er netop det at kunne sende Tog paa Tog til Dels uregelmæssigt efter hinanden, blot med den Begrænsning, at man ikke kan lade et Persontog køre umiddelbart efter et Godstog og ikke et Iltog umiddelbart efter et Persontog. Ellers vil man være i Stand til at kunne føre en næsten ubegrænset Trafik over et Dobbeltspor. For at der nu ikke som Følge af denne forcerede og uregelmæssige Drift skal ske Ulykker, maa der da samtidig med Dobbeltsporet træffes Sikkerhedsforanstaltninger gennem et Bloksystem langs Banen og ved Stationerne, og dette repræsenterer just en betydelig Del af de foreslaaede Udgifter. Samtidig dermed paa-trænger sig — i første Række ved Hovedvejene og i Nærheden af Byerne — Kravet om at borttage de Niveauoverskæringer, som for den enkeltsporede Banes mindre Antal Tog med regelmæssige Mellemlum ikke have voldet saa store Ulemper, men som nu med en Trafik ad den dobbeltsporede Bane baade vilde være uforsvarlige for de Kommuner, hvor de findes, og ogsaa uforsvarlige af Hensyn til Sikkerheden paa selve Banen. Det er af disse og lignende