

Skjern. Jeg maa maaske i denne Forbindelse gøre opmærksom paa, at Linien Langaa—Fredericia—Lunderskov—Esbjerg har en Længde af 244 Kilometer, medens den ny Statsbanelinie Langaa—Silkeborg—Grindsted—Esbjerg vil faa en Længde af 162 Kilometer. Forskellen er altsaa ret betydelig.

Jeg føler mig overbevist om, at samtlige Medlemmer her i Salen og ogsaa den højtærede Trafikminister ere enige i, at naar en saadan Bane blev anlagt, vilde en stor Del af den Trafik, som nu gaar ad den østjydske Stambane videre til Esbjerg, kunne føres ned midt gennem Landet til Behagelighed og Fordel baade for de rejsende, som faa billigere Rejse, og ogsaa for Statsbanerne, som derved undgaa Anlæg af det meget kostbare og — som jeg senere skal gøre opmærksom paa ud af Skrivelsen i Betænkningen — ogsaa meget urentable Anlæg, som Dobbeltspor i Virkeligheden altid er. Men ogsaa med Hensikts paa Linien Fredericia—Lunderskov vil man ved en tidssvarende, fornuftig og retfærdig Udvikling af Statsbanenettet i Jylland kunne opnaa, at Trafikken paa den østjydske Statsbane bliver formindsket. Derfor er det ikke absolut givet, at Dobbeltspor er nødvendigt i Jylland i dette Øjeblik paa nogen som helst Banestrækning, altsaa heller ikke mellem Fredericia og Lunderskov eller, som der her er foreslaaet, mellem Fredericia og Taulov. Jeg maa gøre opmærksom paa, at den nuværende Langaa—Fredericia—Lunderskovlinie udgør i alt 188 Kilometer, medens en ny Langaa—Silkeborg—Lunderskovlinie vil blive 148 Kilometer. Her er altsaa en Forskel paa 40 Kilometer eller omtrent  $5\frac{1}{2}$  Mil. Det vil være rimeligt og naturligt, at man ved disse Anlæg vil søge at overflødiggøre Dobbeltspor, og jeg tror, at det Maal vilde kunne opnaas, hvis man i Tide havde sørget for at foretage et saadant Anlæg af ny Statsbaner.

Nu vil jeg ingenlunde sige, at der er noget forløbet i Retning af Tid, idet der for mig ingen Tvivl er om, at hvis man ogsaa nu eller i den nærmeste Fremtid tog fat paa at vedtage Love om Anlæg af disse ny Linier, vilde man i Virkeligheden opnaa adskilligt flere Formaal end dem, man tænker at opnaa ved Anlæg af Dobbeltspor paa visse Strækninger af den østjydske Stambane. Jeg tror for Resten nok, at det Tidspunkt kan komme — eller det er maaske allerede kommet — for visse Dele af vort Land, hvor et Dobbelt-

spor maa siges at være ikke alene betimeligt, men ogsaa absolut nødvendigt.

Men jeg ser saadan paa det, at et Dobbeltspor er det sidste Middel, man fra Statsbanernes Side skal gribe til, naar man ønsker at formindske Trafikken paa bestaaende Jernbanelinier. Dobbeltspor maa man ikke gribe til, før alle andre Hjælpe-midler ere udtømte, for at formindske Trafikken paa den Statsbanelinie, hvor man mener, at Trafikken er saa stor, at et Dobbeltspor af den Grund maa siges at være nødvendigt. Naar en Provins kan siges at være saa godt aflagt med Baner, at der ikke kan være nogen synderlig Trang til ny Jernbanelinier, i alt Fald ikke til Statsbanelinier — og om Privatbaner vil jeg blot sige, at ny Privatbaner kunne i og for sig ikke have nogen som helst Indflydelse paa Spørgsmaalet om, hvorvidt et Dobbeltspor paa en Statsbane kan siges at være nødvendigt —, jeg siger: naar en Provins er saa godt aflagt med Baner, at der ikke er synderlig Trang til flere, er det naturligvis paa sin Plads, at man da udvikler Banenettet ved Anlæg af Dobbeltspor, idet man da kan gaa ud fra, at der kan indvindes saa store Beparelser i Retning af Forkortelse af den Tid, der medgaar, at det af den Grund maa blive rigtigt at anlægge det. Derfor tror jeg, at det i sin Tid var en meget fornuftig og rimelig Foranstaltning, at man anlagde Dobbeltsporet København—Korsør. Thi det maa siges, at Sjælland i dette Øjeblik er saa godt aflagt med Baner, at der vel ingen Trang er til ny Baner, i alt Fald ikke til Statsbaner.

Det er muligt, at vi i en nær Fremtid ogsaa komme til at behandle Spørgsmaalet om Anlæg af Dobbeltspor gennem Fyn. Jeg giver ingenlunde i dette Øjeblik min Tilslutning til en saadan Tanke, aldeles ikke, men jeg antager, at naar Jernbanelikommisjonen, forhaabentlig inden alt for længe, kommer frem med sin Betænkning, vil det vise sig, at den har behandlet Spørgsmaalet om Anlæg af et Dobbeltspor gennem Fyn. Men jeg skal imidlertid sige, at om Fyn kan det maaske ogsaa siges, at Dobbeltspor i en nær Fremtid kunde blive om ikke absolut nødvendigt, saa dog til en vis Grad forsvarligt, ogsaa fordi Fyn i dette Tilfælde ligner Sjælland derved, at der vel ikke nogetsteds paa Fyn kan siges at være Trang til ny Jernbaner. Naar der altsaa bliver for stor Trafik paa Statsbanelinien fra Nyborg til Strib, maa det siges, at Anlæg af Dobbeltspor er nød-