

skulde med det samme anlægge dette Omløbsspor ved Andst, hvilket vilde koste 39,000 Kr. Da jeg imidlertid blev klar over, at man ikke derved kunde spare det fulde Dobbeltspor fra Fredericia til Tau-lov, sagde jeg: Nej, lad os saa hellere vente med det ved Andst. Og da man mente at kunne det og i alt Fald var villig til at prøve, hvor langt man kunde komme med Dobbeltsporet alene, saa vil det ærede Medlem sikkert være enig med mig i, at saa er det bedre at lade dette Omløbsspor ligge. Og hvad saa angaar det andet: at man skulde erstatte selve dette Dobbeltspor med et Krydsningsspor imellem de to Stationer, saa erklærer Generaldirektionen, at det aldeles ikke vil svare til Øjemedet. Øjemedet med dette Dobbeltspor er jo at undgaa de mange Forsinkelser, som nu saa at sige daglig indløbe med Hensyn til Toggangen fra Fredericia og sydefter. Man har fra tysk Side atter og atter krævet — hver Gang der har været en Køreplans-Konference, har man forlangt det af de danske Repræsentanter — at vi maatte sørge for at faa ændret og afhjulpet dette Forhold. Man har selv fra tysk Side gjort sit til Afhjælpning heraf ved at anlægge Dobbeltspor fra Rendsborg til Lübeck — det vil sige omtrent 36 Kilometer, medens det, det her drejer sig om, kun er en Fjerdedel deraf. Nu paastaar altsaa Generaldirektionen, at disse Forsinkelser aldeles ikke ville kunne undgaaes ved et saadant enkelt Krydsningsspor, thi man ved jo ikke i Forvejen, hvor Forsinkelsen indtræder, og hvor altsaa Togene skulle mødes. Man vil altsaa sikkert i de fleste Tilfælde, hvor der nu indtræffer Forsinkelser, alligevel faa dem, fordi et af Togene maa holde paa den paagældende Krydsningsstation og vente paa det andet Tog, og det ærede Medlem vil derfor sikkert med det Kendskab, han har til Jernbaneforhold, forstaa, at man langt fra ved et saadant Krydsningsspor kan opnaa det samme som ved Anlægget af et Dobbeltspor paa hele den paagældende Strækning. Men dertil kommer, at det, man vil spare ved at erstatte Dobbeltsporet med et Krydsningsspor, er saa lidt, at det allerede af den Grund er en meget tvivlsom Foranstaltning. Det er nemlig opgjort fra Generaldirektoratets Side, at Anlægs- og Driftsomkostningerne ved et saadant Krydsningsspor ville beløbe sig til over det halve af, hvad det fulde Dobbeltspor vil koste, og naar det saa endda ikke vil gøre samme Gavn som dette, og vi alligevel i Fremtiden

ville komme til det andet, vil det ærede Medlem sikkert ogsaa fra et økonomisk Synspunkt give mig Ret i, at det er en meget tvivlsom Foranstaltning. Men saa mente det ærede Medlem, at man maatte kunne undgaa det hele, i alt Fald undgaa en yderligere Udvidelse ud over det paagældende Krydsningsspor ved at lede Godstrafikken Nord fra om ad Vestkysten, allerede nu fra Langaa over Holstebro, eller fra Skanderborg over Skern, og endnu mere, naar man faar Silkeborg—Langaa-banen færdig, fra Langaa over Silkeborg ad denne Vej. Jeg kan imidlertid oplyse det ærede Medlem om, at det gør man allerede i hele det Omfang, det er muligt. Al Godstrafik nordfra sker ad disse Linier i det Omfang, hvori de overhovedet kunne optage Godstransport. Men der er jo ganske vist en Mangel derved. Jeg vil nu ikke tale om, at Skinnerne ikke ere saa svære, at derfor Lokomotiverne ikke kunne være saa stærke, og at altsaa Toggangen heller ikke kan blive saa hurtig som ønskeligt, navnlig med Hensyn til de letfordærvelige Varer, som man jo netop vil have gennemført med Iltogsfart. Men særlig skal jeg oplyse, at al Nattjenesten er begrænset til Østkysten, ikke finder Sted i Midt- og Vestjylland, og skulde den finde Sted der, vilde det medføre en meget forøget Udgift til Bevogtning om Natten af Banelinierne; det ærede Medlem vil sikkert forstaa, at det vil blive meget kostbart. Imidlertid, med de nys nævnte Begrænsninger fører man allerede nu alt det Gods, man kan, om ad disse Veje, men alligevel er Trafikken paa det omspurgte Stykke saa stor — og vil i Fremtiden kunne udvikle sig endnu mere —, at det bliver umuligt at befordre den paagældende Godsmængde ad denne Strækning, uden at man faar dette Dobbeltspor. Maa jeg indskyde den Bemærkning, at naar det ærede Medlem talte om det „Flæsketog“, som har givet Anledning til denne Bevilgning Fremkomst, svæver han i en lille Misforstaaelse. Det er ikke Flæsket, der skal føres afsted med Iltogsfart fra Fredericia til Esbjerg, men det er Personerne. Flæsket ligger i god Behold i Esbjerg og er indladet. Det gælder blot om, at man ogsaa kan faa fat i Personerne, thi før kan man jo ikke sejle af. Vi have jo ikke udelukkende Godstrafik mellem Esbjerg og Parkeston. Vi skulle ogsaa have de rejsende med, og det er dem, der skulle transporteres med dette Ekstratog. — Det ærede Medlem sluttede med at spørge mig, om man kunde stole paa, at man ved at