

den Gang. Der var kun Tale om at skære et Stakit igennem, saa man kunde komme ind til det Spor, som fører til Varehuset. Der er saa maaske paa det Spor Plads til 3—4 Vogne, som kan losses og lades. Man behøvede saa kun at makadamisere et Stykke af den Plads, som nu er gruslagt, og endelig at skaffe til Veje en transportabel Rampe, som kan køres hen til Vognene, eventuelt en Kran, som kan tage tunge Maskindele, men det kunde endda gaa, om man ikke anskaffede den. Det andet drejer sig om nogle faa Hundrede Kroner, og saa vil det være muligt at modtage og afsende Kreaturer og Omladningsgods. Jeg tillader mig at spørge den højtærede Minister, hvorfor der ikke i Henhold til hans Løfte privat til mig den Gang er foretaget noget til Opfyldelse af de Ønsker, som fremsattes i det indkomne Andragende, og yderligere, om der er noget Haab om, at det vil kunne blive foretaget i en nær Fremtid.

Laust Jensen: Paa Finanslovsforslagets § 2 findes der paa Kontoen for Udvidelse af de bestaaende Statsbaneanlæg en Bevilling paa 200,000 Kr., der tænkes anvendt til Anlæg af et 2det Spor mellem Aarhus og Hasselager og et 3die Spor mellem Aarhus og Viby, hvilken sidste Strækning som bekendt ogsaa benyttes af den private Hadsning Herreders Bane. Denne Foranstaltningens Gennemførelse antages at ville medføre en Udgift paa 790,000 Kr., der tænkes fordelt paa 3 Finansaar, og hvoraf det første Bidrag tænkes bevilget paa næste Finansaar med et Beløb af 200,000 Kr. I de Anmærkninger, der ledsager Forslaget, findes der ret gode Oplysninger om Trafikforholdene paa den paagældende Strækning af den østjydske Stambane, og af disse Oplysninger faar man det Indtryk, at Forslaget i og for sig er ret godt begrundet. Jeg skal derfor ogsaa atholde mig fra en Kritik over Forslaget saavel som over et andet Forslag, som jeg i øvrigt ikke skal komme ind paa, der ogsaa tilsigter at anlægge Dobbeltspor paa en lille Strækning af den østjydske Stambane, den 1½ km lange Strækning Nord for Vejle Statsbanestation gennem den nordlige Del af Vejle By. Men selve disse Forslags Fremkomst og den Motivering, de har, giver mig dog Anledning til at fremsætte en enkelt Bemærkning og rette en Henstilling til Ministeren for offentlige Arbejder.

Efterhaanden som vort Statsbanenet og i det hele vort Jernbanenet udvider sig,

maa det nødvendigvis gaa saadan, at enkelte af Hovedlinierne bliver saa stærkt trafikeret, at Dobbeltspor ikke længere med Rimelighed kan undgaas. Men det forekommer mig dog, at man fra Jernbaneautoriteternes Side maa have et vaagent Øje med, at disse Krav ikke fremkommer i Utide, og at de i alt Fald ikke honoreres, før andre Hjælpemidler til Forbedring af Forholdene er udtømte, før andre Midler, hvorved det samme Resultat kan tænkes opnaaet, er forsøgte. Thi Dobbeltspor paa de stærkest trafikerede Statsbanelinier forekommer mig i Virkeligheden at være det sidste Mittel, man bør anvende. Medens jeg altsaa mener, at de Forslag om Dobbeltspor, som nu foreligger paa Finanslovsforslaget, i og for sig nok kan forsvares, da de baade for Aarhus-Hasselager-Banen og den lille Strækning i den nordlige Del af Vejle By vel nærmest maa betragtes som en Slags Udvidelse af Rangerpladsen paa de paagældende Bane-gaarde i Lighed med det Dobbeltspor, der i sin Tid blev anlagt fra Fredericia til Tavlov, og som maatte betragtes som en Udvidelse af Rangerpladsen paa Fredericia Banegaard, vil jeg dog henstille til den højtærede Trafikminister, at Ministeriet ikke fremkommer med Forslag om Dobbeltspor paa længere Strækninger af den østjydske Stambane, før de Hjælpelinier inde i Midtjylland, der netop nu er under Anlæg, er komne til Udførelse og har vist, hvad de formaar i Retning af at aflaste den østjydske Stambane. Forholdet er nemlig, at man ved Anlæg af Dobbeltspor paa en stærkt trafikeret Jernbanelinie ganske vist forøger dens Trafikerings-evne i ret stort Omfang, men det er i Virkeligheden ogsaa det eneste Formaal, man fyldestgør derved. Hvis man derimod ved Anlæg af nye Baner i de Egne, hvor Afstandene mellem Jernbanelinierne er ret store, aflaster i alt Fald de stærkest trafikerede Jernbanelinier, opnaar man for det første delvis det samme som ved at lægge Dobbeltspor, og desuden fyldestgør man et andet Formaal, som ogsaa har sin store Berettigelse, nemlig det at inddrage nye Landomraader under og gøre nye Befolkningsdele delagtige i de Goder, som Jernbaneanlæg nødvendigvis fører med sig.

Nu er Forholdet for Jyllands Vedkommende det, at man for Tiden er i Færd med at anlægge en ny Statsbane og træffe Forberedelser til Anlæg af en anden stor Statsbane. Begge disse Statsbaner er vedtagne ved den store Jernbanelov af 1908. Give-Herning Banen er ret vidt