

ekspropriere Arealer, men ogsaa til at sætte Jordarbejder i Gang paa de forskellige Steder, hvor disse Baneanlæg skulde finde Sted. Efter min Mening udgør Jordarbejderne ved en Bane en Del af Baneanlæget, og man gaar nu en Gang ikke i Gang med at anlægge en Bane, før den er vedtaget. Jeg synes heller ikke, det lader sig gøre paa den Maade, som foreslaas af de ærede Medlemmer. Det Lovforslag, som her foreligger, tilsigter jo nemlig at opnaa en samlet Plan for vore Statsbaneanlæg, saa at vi ikke skal blive ved at lappe derpaa, saaledes som vi har gjort i de senere Aar. Saa snart det har drejet sig om Dobbeltspor anlæg af større Betydning, har vi jo ogsaa tidligere faaet dem vedtagne paa særlig Lov. Jeg peger saaledes paa Dobbeltsporet over Fyn, der var et Led i Jernbaneloven af 1908. Senere er der udført forskellige Smaaanlæg, som er vedtagne paa Finansloven, f. Eks. fra Aarhus til Hasselager, fra Fredericia til Taulov og fra Taulov til Lunderskov. Men da dette Lovforslag blev forelagt, var Hensigten netop at opnaa en samlet Plan for vore Baneanlæg og at komme bort fra denne Bygning af Dobbeltspor i Henhold til Bevillinger paa Finansloven. Ogsaa dette, synes jeg, taler imod, at man paa Grundlag af en Ekspropriationslov og ved Bevillinger paa Finansloven skulde gaa i Gang med Jordarbejde paa forskellige Banestrækninger, uden at Anlægene i Forvejen var vedtagne. Derfor tror jeg, det i Virkeligheden vilde hemme Arbejdet, hvis vi vedtog en Ekspropriationslov alene. Vi kom ikke saa langt frem med Statsbaneanlægene, som vi vilde komme, hvis vi virkelig tog Forslagene op og gennemførte dem.

Det ærede Medlem fra Frederikshavn (Thomas Larsen), der var Ordfører for Mindretallet, udtalte, at det ikke var givet, at Lovforslaget kan gennemføres i Landstinget i den kommende Samling, og saa kunde det tage lang Tid, før vi kom i Gang med disse Statsbaneanlæg. Det kan det ærede Medlem maaske have Ret i, men hvad der saaledes gælder om dette Lovforslag, gælder lige saavel om Ekspropriationslovforslaget; det er heller ikke givet, at Landstinget i den kommende Samling vilde vedtage det, og saa er vi lige langt. Derfor tror jeg, det er rigtigt, at Udvalgets Flertal har taget det Standpunkt at fremme samtlige de foreliggende Lovforslag paa den Maade, som sket er, og jeg tror endvidere, det er heldigt, at vi har faaet stillet de forskellige Anlæg op i den

Rækkefølge, som angives i Flertallets Forslag, hvor de jo er ordnede i to Grupper, der skal gennemføres samtidig. Saa kommer der mere Harmoni i Udviklingen af vort Statsbaneanet og alt, hvad dermed staar i Forbindelse over hele Landet. Hvis vi skulde gaa den Vej, det ærede Medlem fra Frederikshavn anbefalede, nemlig først tage fat paa det meget store Anlæg Aarhus—Randers i Forbindelse med Aarhus—Kalundborg-Ruten, et Anlæg, som jo dog temmelig sikkert ikke gennemføres under 30 Mill. Kr., og derefter tage fat paa Masnedø-Broen og saa først komme til Udviklingen af vore Dobbeltspor anlæg, som der i Virkeligheden allerede er begyndt paa, vilde det neppe være heldigt. Jeg synes, det er naturligere at fortsætte med de Dobbeltspor, vi nu en Gang er inde paa, og tilvejebringe en naturlig og god Forbindelse. Naar vi faar gennemført Dobbeltsporet Daugaard—Hasselager, har vi Dobbeltspor helt igennem fra Fredericia til Aarhus, og naar vi saa forsætter med Dobbeltsporet Lunderskov—Esbjerg og med de tilsvarende Anlæg herovre paa Øerne, gennemfører dem i den angivne Rækkefølge og samtidig tager fat paa Masnedø-Broen og, naar den er gennemført, paa Aarhus—Kalundborg-Ruten, saa kommer der en Harmoni i Udviklingen af Statsbaneanlægene, som for mig er ret tiltalende.

I sin Omtale af Dobbeltsporet Daugaard—Hasselager, som efter det ærede Medlems Mening ikke var meget paatrængende nødvendigt, udtalte det ærede Medlem fra Frederikshavn, at Dobbeltsporet Lunderskov—Esbjerg burde have været i første Række. Det kunde jo for mig som Repræsentant for Esbjerg være meget tiltalende, men Forholdet er jo dog det, at af Hensyn til hele Trafikken maa vi først have Dobbeltspor paa de Linier, som er stærkest trafikerede, og jeg kan ikke komme bort fra, at af de nævnte to Linier er Strækningen Daugaard—Hasselager den stærkest trafikerede og derfor den, hvor Dobbeltsporet først maa gennemføres. For øvrigt maa jeg sige, at selv om man fulgte de to ærede Medlemmer og satte Dobbeltsporet Lunderskov—Esbjerg først paa Listen, vilde dette dog blive bygget paa et senere Tidspunkt end efter Flertallets Forslag. Vi maa nemlig huske, at efter de Herrers Forslag skulde vi have baade Aarhus—Kalundborg-Ruten, Aarhus—Randers-Linien og Masnedø-Broen, før der blev taget fat paa Dobbeltspor. Efter min Mening kommer disse alt for langt nede i