

ling netop har sagt det om en Ekspropriationslov, der bør siges, naar det kun gælder om at give Administrationen Adgang til at begynde paa Arbejdet, men at jeg ikke sagde noget, der i nogen Maade kunde berettigede Administrationen til f. Eks. at tage fat paa den praktiske Udførelse af Arbejdet, efter at Ekspropriationsloven var vedtaget. Det er, tror jeg, den almindelige Opfattelse, at en Ekspropriationslov giver den Bemyndigelse, jeg nævnede ved første Behandling: Administrationen kan tage fat og planlægge, saaledes at Jorden kan erhverves og Linierne udstikkes, men saa heller ikke en Smule mere. Hvis man vil begynde paa Arbejdets Udførelse, maa man have vedtaget, at Jernbanen skal bygges. Den Forskel er der, og jeg ser ikke, hvorfor det ærede Medlem fra Frederikshavn og det ærede Medlem fra Verninge (Jensen-Sønderup), der dog er inde paa at ville have Arbejdet begyndt, ikke ogsaa vil være med til at vedtage selve Lovforslaget, som det foreligger fra Flertallets Haand.

Det ærede Medlem fra Frederikshavn sagde ogsaa, at han og hans Medforslagsstiller paa et meget tidligt Tidspunkt havde stillet Forslag i Udvalget om en Ekspropriationslov, og deri har det ærede Medlem Ret, men det ærede Medlem nævnede i samme Forbindelse, at man f. Eks. paa Strækningen Aarhus—Randers, hvor der vil blive meget Jordarbejde, skulde have Adgang til at begynde saa hurtigt som muligt. Maa jeg da ikke gøre det ærede Medlem opmærksom paa, at det var ingen let Sag at vedtage dette, da det ærede Mindretal fremsatte sit Ændringsforslag. Thi Forholdene var jo den Gang saaledes, at ingen af os vidste, hvor Jernbanen skulde være. Først i Juni Maaned modtog vi Opmaalinger fra Administrationen, som overhovedet betingede Muligheden af at vedtage, hvor Jernbanen skulde ligge. Og at vedtage Ekspropriationslove i April, naar vi først i Juni ved, hvor Jernbanen skal ligge, forekommer mig at være en saa bagvendt Orden, at jeg ikke tror, det ærede Medlem kan have ment, at vi paa det Tidspunkt, som han nævnede, skulde have vedtaget en Ekspropriationslov angaaende en Jernbane paa den omtalte Strækning.

Med Hensyn til Storstrømsbroen udtalte det ærede Medlem, at jeg skulde have sagt i min første Tale, at Storstrømsbroen skulde komme til Udførelse før noget andet. Dette er ikke rigtigt, saaledes har jeg ikke sagt. Jeg har hævdede den Op-

fattelse, at det er Flertallets Mening med at opstille de to Grupper, at disse skal udføres jævnsides, og jeg har endogsaa betonet, at Storstrømsbroen og Dobbeltsporet i Jylland skal begyndes samtidig. Men naar de skal begyndes samtidig, kan jeg ikke have udtalt mig saaledes, som det ærede Medlem har lagt mig det i Munden. Og hvad Summerne angaar, skal jeg blot sige disse faa Ord, at naar det ærede Medlem ikke vil binde Administrationen til de i hans Forslag nævnte Summer, saa ved jeg ikke, hvorfor man overhovedet skal sætte nogen som helst Sum ind i Lovforslaget. Naar det ikke er Meningen, at de skal følges, hvad skal de der saa?

Naar det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds (Foss) anker over, at den af Flertallet foreslaaede Jernbane mellem Aarhus og Randers kommer til at ligge nær ved de andre Jernbaner, saa gælder det samme jo i nogen Grad det ærede Medlems Forslag med Hensyn til Jernbanen ved Hadsten. Der bliver heller ikke langt mellem Stationerne. Men for øvrigt gør det Forhold sig gældende overalt, hvor man fører flere Jernbaner ind til samme By, at de nærmeste Stationer kommer til at ligge temmelig nær ved hinanden. Det er ganske umuligt at skabe et Jernbanecentrum, uden at der i den nærmeste Nærhed af Byen kun bliver en kort Afstand mellem Stationerne eller Baneanlægene.

Hvad angaar det ærede Medlems Anke over Forholdene ved Aarhus, hvorom det ærede Medlem bruger den Vending, som det ærede Medlem har faaet fra Statsbanerne, og som har været nævnt her saa mange Gange: at Gennemkørsel i Aarhus betyder ikke saa forfærdelig meget, da der altid maa skiftes Maskine i Aarhus, vil jeg svare, at der dog er adskillige Tog, om hvilke almindelige Mennesker maa finde det ganske urimeligt, at der skal skiftes Maskine. Ærede Medlemmer, der er kendte med Rejseforholdene i Jylland, ved, at før Krigen havde vi den Ordning, at der to Gange i Døgnet gik Eksprestog, to Tog efter hinanden, fra Fredericia Nord paa, hvoraf det ene standsede i Randers og ikke skulde længere. Det vilde dog være ganske urimeligt at spænde en anden Maskine for et saadant Tog i Aarhus, naar det ikke skal længere end til Randers, og man har i Randers Plads nok til at modtage Maskiner, rense dem og stille dem for et Tog, der skal udgaa derfra, thi Forholdet