

er begyndt paa den direkte Bane mellem Randers og Aarhus, og det ærede Medlem fra Mors var ligeledes meget utaalmodig med Hensyn til Banen over Mors. I Jernbaneloven af 1918 er angivet den Rækkefølge, i hvilken de nye Jernbaneanlæg vil blive gennemført. Det er jo meget omfattende Arbejder, der er blevet bevilget Midler til i denne Lov, og alene de forberedende Ingeniørarbejder tager lang Tid. Det er selvfølgelig ikke let for os, som ikke er sagkyndige, at vurdere saadanne Arbejders Omfang, men jeg er alligevel noget forundret over, saa let man her i Salen synes at mene, det kan gaa med disse Ting. Naar det ærede Medlem fra Borup taler om, at man kan da i alt Fald begynde paa Jordarbejderne, faar man et Indtryk af, at det ærede Medlem mener, det er noget lignende som bare at sende en Snes Mand ud i en Grusgrav og grave Sand. Det ærede Medlem maa dog vide, at der skal foregaa overordentlig meget, inden man kommer saa vidt. Ærede Medlemmer maa ogsaa vide, at det er ikke blot Ingeniørarbejderne, der tager Tid; det er uendelig mange Forhold, der griber ind i under en Banes Anlæg, uendelig mange Veje og Vandløb, der skal over-skæres, uendelig mange Forhandlinger, som skal føres, saa med den ene, saa med den anden Myndighed og med private Folk. Og hvis man nogen Sinde ved et saadant Anlæg tilsidesætter noget som helst Hensyn til nogen som helst lokal Interesse, saa har jeg megen Erfaring for, i hvilken Grad der da ogsaa bliver taget til Genmæle; man kan aldeles ikke overspringe noget som helst saadant Hensyn, det maa alt sammen gøres meget omhyggeligt og meget hensynsfuldt, og de Arbejder, som jeg her har nævnt, staar ikke for Tur. Dobbeltsporet mellem Lunderskov og Esbjerg har Nr. 3 mellem Dobbeltspor-anlægene og maa altsaa staa tilbage for Dobbeltspor-anlægene mellem Daugaard og Hasselager og mellem Næstved og Masned-sund. Heller ikke Randers—Aarhus-Banen staar for Tur; den har paa Jernbaneloven, saa vidt jeg husker, Nr. 5, og maa altsaa staa tilbage for de Anlæg, der kommer foran.

Det ærede 9de Medlem for Odense Amt (Jensen-Sønderup) er særlig utrætte-lig til at belyse Langsomheden ved de Arbejder, som skal sættes i Gang, og det ærede Medlem er, jo ikke uheldig med at finde Arbejder, som der er forbundet nogle Vanskeligheder med. Det ærede Medlem omtalte særlig Struer Stations

Ombygning. Bevillingen til denne Ombygning blev givet paa Finansloven for 1918—19, og Besigtigelsesforretningen blev afholdt den 3. April — den 1. April var 2den Paaskedag, saa det skete dog saa hurtigt, som det kunde. Men først efter at Besigtigelses- og Ekspropriationsforretningen er foretaget, kan den endelige Projektering af Arbejdet finde Sted fra Statsbanernes Side. Det ærede Medlem regner ikke med, at der her er Tale om to forskellige Institutioner, at Besigtigelses- og Ekspropriationskommissionen er ganske uafhængig af Statsbanerne; det er den, Statsbanerne og altsaa ogsaa andre skal rette sig efter, og først efter at Besigtigelsesforretningen er foretaget, kan den endelige Udformning af Projektet foretages, de fornødne Lods-ejerfortegnelser tilvejebringes og Ekspropriationen finde Sted. Selve Ekspropria-tionen fandt Sted den 16. og 17. Oktober, Jordarbejdet blev udbudt den 14. December, og det er derefter fremmet ganske kontraktmæssigt.

Det ærede 12te Medlem for Hoved-staden (J. Chr. Jensen) omtalte Anlægget af den ydre Godsbane ved København og sagde, at det blev vedtaget ved Lov Nr. 187 af 20. Marts 1918. Men det ærede Medlem gør sig her skyldig i en Fejltagelse, idet Anlægget netop ikke blev vedtaget ved denne Lov, men gik ud af den og først blev vedtaget ved Lov Nr. 61 af 12. Februar 1919. Anlægget af denne Bane var gjort afhængigt af, at der blev ydet Tilskud fra Kommunernes Side. Der skulde herom oprettes Kontrakt med Ministeriet, og en saadan Kontrakt blev slut-tet den 21. Juli dette Aar. Den særlige Del af Anlægget, som det ærede Medlem omtalte, har Københavns Kommune ønsket at deltage i med Hensyn til Projek-tering af Ramper, og den fremsendte den 29. Juli et Projekt til Vejanlæg ved Valby Langgade, men ønskede dog under de føl-gende Forhandlinger at foretage forskel-lige Ændringer i denne Plan, og derfor blev Viaduktens endelige Form først fast-slaaet den 1. September dette Aar. Des-uden er den ydre Godsbane i teknisk Henseende undergaaet adskillige For-ændringer, siden den første Ekspropriation fandt Sted i 1906—07, og det har derfor været nødvendigt at foretage en yderligere Ekspropriation, som man nu er i Færd med.

Det ærede Medlem for Aarhus Amts 2den Valgkreds (Simonsen) omtalte, at Udgravningsarbejderne i Aarhus først en