

som der mangler i Rentabiliteten, maa denne Tidsbesparelse for Publikum nok være værd —, det røber, at der er en lang Vej, og at det vil kræve endnu flere Aar, før de danske Statsbaners Ledelse lærer at regne med Publikums Tid. Om det skyldes gammel Slendrian, eller om det er noget mere indgroet, der vanskeligt kan overvindes, skal jeg ikke udtale mig om, men jeg haaber, at vi ved Behandlingen i Udvalget skal vide at tage Hensyn dertil, og at Statsbanerne da ogsaa i Fremtiden i højere Grad vil regne med Betydningen af den Tidsbesparelse, de rejsende kan indvinde ved Ændringer som de her foreslaaede.

Det fremgaar af Forslagets to Alternativer i denne Sag, at Tiden nu er inde til den afgørende Beslutning vedrørende Forbindelsen Aarhus—Randers, thi har man først ofret de omhandlede 6 Mill. Kr. paa at forbedre den gamle Bane Aarhus—Laurbjerg og Langaa—Randers, er der dermed spærret af for det andet Projekt. Dette kan laves for ca. 11 Mill. Kr. De før nævnte Fordele for Aarhus og for det rejsende Publikum ved et saadant Anlæg kan saaledes erhverves for den ringe Sum af 5 Mill. Kr. og det samtidig med, at en meget frugtbar Egn, der i mange Aar har anstrengt sig for at faa en Bane, vil faa opfyldt dette sit Ønske. Skulde det volde Vanskeligheder at skaffe de 5 Mill. Kr. til Veje, skulde en Rentabilitetsberegning, der tager mere tilbørligt Hensyn til Tidsbesparelsen, alligevel vise sig ret mangelfuld, kunde jeg tænke mig, at man kunde gøre et Forsøg paa at bevæge de i Sagens Løsning interesserede Kommuner til at yde et Tilskud. Vel er det Meningen, at det skal være en Stambane, som endog skal befares med ikke mindre end 12 Tog i hver Retning daglig, men selv en Stambane yder dog den lokale Trafik den samme Begunstigelse, som en Lokalbane gør. Jeg kunde tænke mig, at det ikke var helt umuligt at faa Aarhus Kommune, Aarhus Amtskommune med tilliggende Sognekommuner og Randers Amtskommune med tilliggende Sognekommuner til at yde et maaske beskedent Tilskud, hvis det skulde vise sig vanskeligt at overvinde de Mangler, der endnu maatte klæbe ved Forslaget. — Dobbeltsporet Lunderskov—Esbjerg vil utvivlsomt haardt tiltrænges, saa snart Krigen er forbi og den Del af Trafikken til England, som nu gaar en anden Vej, igen vender tilbage til den gamle Linie. Og paa Vestkysten vil Dobbeltsporet for Stambanen Esbjerg—Skern utvivlsomt ogsaa efterhaanden paakræves, navnlig i Betragt-

ning af, at Ringkøbing Amt er et af de Amter i Danmark, hvor Landbefolkningens Antal er stærkest stigende, og hvor nye Arealer for Kulturen stedse indtages og invindes, hvorved Omsætningen og Trafikken ganske naturlig forøges ud over den normale Forøgelse. Det forekommer mig rimeligt, at det i Hovedsagen overlades til Administrationen at vælge Tidspunktet for Paabegyndelsen af Anlægget af den enkelte Linie, men derom kan der naturligvis ogsaa forhandles mellem Udvalget og den højtærede Minister.

Sammen med de her skildrede forskellige Anlægsudgifter, der utvivlsomt vil medføre andre mindre let overskuelige Udgifter vedrørende Statsbanedriften i sin Helhed, vil Tanken om en højere Rentabilitet af vore Statsbaner ret naturligt melde sig. Det ærede Medlem fra Frederikshavn (Thomas Larsen), som talte i Gaar, var ogsaa inde paa det samme. Jeg maa om disse Krav udtale, at alt, hvad der med Rette kan kræves i Retning af højere Rentabilitet paa Grundlag af de givne Takster, har min Sympati. Disse Spørgsmaal om en rationel Forretningsledelse af Driften med de mest Skikkedes Udvalgelse til Bestridelse af de enkelte Poster indenfor Administrationen blev meget nøje behandlet og belyst under Behandlingen af Lovforslaget om Statsbanernes Styrelse for 2—3 Aar siden, og vi har ligeledes i Jernbaneudvalget haft Lejlighed til at gøre os bekendt med de hæderlige Bestræbelser, som Administrationen paa dette Omraade lægger for Dagen. Jeg skal derfor om disse Krav nøjes med at henvise til, hvad der den Gang blev udtalt fra de forskellige Sider om Nødvendigheden af at tage forretningsmæssige Hensyn.

Men nu dukker det nye Spørgsmaal op, som af det ærede Medlem i Gaar blev berørt: kræves der en Takstforhøjelse? Det ærede Medlem fra Æbeltoft (N. Neergaard) var inde paa det samme Spørgsmaal ved Finanslovens Behandling i Efteraaret. Naar det ærede Medlem fra Frederikshavn i Gaar brugte en saa kategorisk Vending som, at han ansaa det for absolut udemokratisk at holde lave Takster, saa lave, at Banerne ikke kunde forrente deres Anlægs-kapital, er det dog en Udtalelse, som jeg maa tage Afstand fra. Det ærede Medlem føjede til, at det var udemokratisk, fordi de, hvis Forretninger var baserede paa Jernbanetrafik, ogsaa maatte betale de større Takster. Jeg vil dertil sige, at det Hensyn betyder uendelig lidt for mig, thi der er ikke Tvivl om, at den Forretning,