

er den Egn's Befolkning, der i første Række har Krav paa, at Banens Køreplan er en saadan, at den først og fremmest kommer det Opland til gode, som skal benytte Banen. Med andre Ord, jeg mener, at ved at tage Beslutning om, hvordan Køreplanen i det hele skal være paa denne Bane, skal man ikke saa meget tage Hensyn til en eller anden fjern Bys Krav som til, hvad det lokale Opland kræver. Naar man gør det, er der ikke Tvivl om, at Statsbanedriften handler korrekt i sin egen Interesse for at skaffe Banen Trafik og højere Indtægter.

Jeg har tilladt mig at fremlægge et Udkast til en Køreplan med 4 Tog i hver Retning, og det forekommer mig, at jeg har været saa beskeden, som der er Spor af Grund til. Jeg har derfor ogsaa troet, at et saadant Udkast ikke skulde møde nogen Modstand hos Generaldirektoratet. Imidlertid har jeg leveret den højtærede Trafikminister en Genpart af dette Udkast, og det har altsaa været hos Generaldirektoratet til Erklæring. Der er særlig to Ting, som Generaldirektoratet bemærker i Anledning af dette Udkast. Det bemærker, at Forbindelsen med Nibe-Banen gaar tabt ved denne Køreplan. Det er ganske rigtigt, Forbindelsen med Nibe-Banen har jeg ikke regnet med i Udkastet. Jeg har regnet med de nuværende Togtider baade i Hobro og Viborg af Hensyn til Forbindelsen med de andre Tog. Med Hensyn til Toggangen paa Nibe-Banen har jeg ikke regnet med den nuværende Toggang, men der er saa meget mindre Grund til at regne med den, som vi, da vi den 4. Januar i Aar havde Repræsentantskabsmøde, forhandlede om en ny Køreplan for denne Bane. Jeg nærer ingen Frygt for, at man ikke paa Nibe-Banen skal vide at indrette Toggangen efter ændret Toggang med 4 Tog i hver Retning paa Hobro—Løgstør-Banen. Generaldirektoratets anden Indvending mod Udkastet gik ud paa, at det var aldeles umuligt at fremføre Togene med den Hurtighed, jeg havde foreslaaet. Jeg er nemlig gaaet ud fra, at det første Tog om Morgenen i hver Retning og det sidste Tog om Aftenen i hver Retning skulde fremføres saa hurtigt, som det var muligt, hvorimod de to Tog, som skulde gaa midt paa Dagen, skulde være lagte an paa at fremføre Godset og paa at kunne rangere ved alle Stationer, for saa vidt det var nødvendigt. Der er altsaa beregnet en længere Køretid for de to Tog midt paa Dagen. For det første Tog om Morgenen i hver Retning og det sidste

Tog om Aftenen i hver Retning er jeg gaaet ud fra, at man kunde nøjes med en Køretid paa 2 Timer 20 Min., men Generaldirektoratet anfører, at det er aldeles umuligt at overholde en saadan Køretid, idet Generaldirektoratet udvikler nærmere, hvor lang Tid der kræves for at fremføre et Tog ad denne Bane, naar det fremføres saa hurtigt, som det er muligt og tilladt. Generaldirektoratet kommer til det Resultat, at Toget i Stedet for at kunne fremføres i 2 Timer 20 Min., maa have 2 Timer 42 Min. Men Generaldirektoratet gør sig her efter min Opfattelse skyldig i en absolut Fejltagelse, idet det først regner, at der er 11 Mellemstationer, og regner med 3 Minutter til hver Station, 1 Minut til at standse, 1 Minut til Opholdet og 1 til at komme i Gang. Men saa regner man endvidere, at der skal være et Ophold paa 15 Minutter i Aalestrup og 5 Minutter i Aars. Der tager man altsaa henholdsvis 15 og 5 plus 3 Minutter, idet man i de 11 Stationer har medregnet Stationerne ved Aars og Aalestrup, saaledes at Resultatet bliver, at der paaregnes 18 og 8 Minutter ved disse to Stationer. En saadan Opstilling er efter min Mening absolut forkert, naar man har 5 Minutter til hvert Sted er det aldeles tilstrækkeligt. Men Generaldirektionen er ogsaa gaaet ud fra, at der skal rangeres paa Aalestrup Station. Det er efter min Mening absolut unødvendigt. Der er ingen Grund til Rangering med de foreslaaede hurtiggaaende Tog. Det viser sig paa andre Stationer — og paa anden Maade kan jeg jo ikke bedømme Forholdet end ved en Sammenligning — og efter en Sammenligning med andre Stationer at dømme under lignende Forhold, er der sikkert ikke Grund til at have mere end 5 Minutters Ophold paa hver af disse to Stationer. Derved vilde man vinde 16 Minutter, og Resultatet bliver, at skønt Statsbanernes Generaldirektion har betegnet mit Udkast som aldeles umuligt, kan, efter hvad den selv har anført, og naar man indskrænker Tiden ved Aalestrup og Aars til 5 Minutter paa hver Station, Toget komme frem i 2 Timer 26 Minutter. Altsaa: kun 6 Minutter længere Tid, end jeg har anført i Udkastet. Jeg har anset det for rigtigt at anføre dette, fordi jeg har ment, at en Imødegaaelse overfor Generaldirektionen var nødvendig.

Til Slutning har Generaldirektionen anført, at et fjerde Tog vil medføre en forøget Driftsudgift for Statsbanerne af 35—40,000 Kr. aarligt foruden 60,000 Kr.