

ning, som den Gang blev afgivet, at man ønskede, at Administrationen skulde tage et Hensyn til tunge og meget fyldende Varer, saaledes at disse Varer eventuelt flyttedes over i en anden Takstklasse, saa at Fragten blev mindre, end den efter Loven vilde blive. Det, der er sket her, er det modsatte, nemlig at man har flyttet Sukkerroerne over i en Takstklasse, hvorved Fragten bliver større, end den ellers vilde blive, og jeg tror, Billighed taler for at komme det Krav, som er rejst fra Fabrikernes og Dyrkernes Side, i alt Fald i nogen Grad i Møde.

Vi har dernæst haft Samraad om Forholdene ved Hvide Sande og Nymindesø. Det var ganske naturligt, at vi ønskede at høre, hvorledes det gik med Arbejdet derovre, og om det Anlæg, der er under Bygning, hidtil har kunnet modstaa de Storme, vi har haft. Det fremgik af de Udtalelser og Oplysninger, vi fik fra den højtærede Trafikminister, at indtil det Tidspunkt var Arbejdet gaaet regelmæssigt og efter Forventning, og at det havde vist sig, at Anlægget havde modstaaet Stormene. Da vi siden da har haft adskillige nye Storme, kan det have sin Interesse at høre, om Forholdene derovre nu er lige saa gode som den Gang, og derom venter jeg, at den højtærede Minister vil udtale sig.

Vi har endvidere haft Samraad om Anlægget af en elektrisk Bane fra Aarhus til Randers. Denne Bane er optaget paa Jernbaneloven af 1908, og Forarbejderne er vidt fremskredne. Det har været forbundet med et meget betydeligt Arbejde og mange Besværligheder at komme saa vidt, som man er kommet. Flere Gange har man syntes at staa lige ved Maalet og skulle have Koncession paa Banen, saa at man kunde begynde at bygge den, men saa er der kommet Forhindringer. Nu til sidst er der kommet den Forhindring, at Aarhus Byraad forlanger, at den gennemgaaende Trafik af Vognladningsgods fra Aarhus til Randers skal kunne føres ad denne Bane. Det er noget, som ellers ikke finder Sted for Privatbaners Vedkommende. Alle Vegne har Statsbanerne ellers forbeholdt sig at beholde den gennemgaaende Trafik, og jeg forstaar meget vel, at Statsbanerne har Betænkeligheder ved at give denne Trafik fra sig. Men jeg tror paa den anden Side ogsaa, at Sagen ligger saaledes i Øjeblikket, at hvis der ikke fra Statsbanernes Side bliver gjort Indrømmelser paa dette Punkt, vil det betyde, at Projektet slaas ihjel, og det vilde maaske dog være betænkeligt. Det vilde dog vel

have sin Interesse ogsaa for Statsbanerne, om der blev gjort et Forsøg med elektrisk Drift af Jernbaner her i Landet. Der ydes jo i øvrigt intet Tilskud til denne elektriske Bane, den bygges, uden at Staten yder noget Bidrag dertil. At Staten saa for at faa dette Forsøg gjort bragte det Offer, som det selvfølgelig vilde være at give Banen Ret til at fragte gennemgaaende Vognladningsgods, kunde dog maaske forsvares. Finansudvalget har ikke taget Stilling til Spørgsmaalet, men jeg tror at kunne sige, at indenfor Finansudvalget er der fra enkelte Medlemmers Side ønsket, at man vil imødekomme de paagældende Beboere, saaledes at det kan blive muligt at faa den elektriske Bane bygget.

Endelig har vi haft Samraad om Trafikforholdene i Østjylland: Grunderhvervelse til Dobbeltspor, Færge til Refsnæs og lignende. Det var Spørgsmaalet om Anlæg af et Dobbeltspor fra Aarhus til Hasselager, der gav Anledning til, at denne Sag rejstes. Man kom ganske naturlig til at overveje, om den Mulighed var nærliggende, at det blev nødvendigt at anlægge Dobbeltspor f. Eks. fra Fredericia til Randers, og for saa vidt denne Mulighed var nærliggende, vilde det maaske være naturligt at tage under Overvejelse, om man ikke allerede nu skulde ekspropriere. Jeg er dog tilbøjelig til at tro, at Nødvendigheden for Anlæg af Dobbeltspor fra Fredericia til Randers neppe er overhængende i dette Øjeblik, idet man ved Gennemførelsen af den midtjydske Længdebane vil aflaste Østbanen noget, saaledes at Anlægget af et Dobbeltspor kan udskydes en Tid. Men naturligvis, vil Statsbaneledelsen fastholde det Standpunkt: ingen Deling af Trafikken mellem Jylland og Sjælland, vil man fremdeles samle al Trafikken over Bælterne, vil det i en overskuelig Fremtid blive nødvendigt ogsaa at anlægge et Dobbeltspor paa den østjydske Længdebane, og en Ting vil i saa Fald være meget nærliggende, nemlig en Udvidelse med Anlæg af nye Færgelejer og nye Færger navnlig ved Lille Bælt, men vel ogsaa inden alt for længe ved Store Bælt.

En Omstændighed, som gør, at jeg mere udførligt, end jeg ellers havde tænkt, vil berøre dette Spørgsmaal, er, at det i de sidste Dage er kommet til Offentlighedens Kundskab, at Det forenede Dampskibsselskab har opsagt sin Kontrakt med Staten angaaende Forbindelsen Aarhus—Kalundborg, og af et Interview, som den