

strenge sig for at spare 5 Minutter paa en Rejse. Der er i det hele noget udmærket i paa en rimelig Maade at sætte Tempoet op, overhovedet at anstrenge sig til at præstere det mest mulige, og det vil der ogsaa være for Statsbanedriften. Det vil være tilfredsstillende og gavnligt for alle Parter, at den søger at præstere det mest mulige. For Tiden er der jo, som vi mange Gange har været enige om, og som det ærede 8de Medlem for 8de Kredts (Lewinsky) her rigtigt gjorde opmærksom paa, mange Togforsinkelser med deraf følgende Tidsspild for de rejsende, for ikke at tale om det Tidsspild og de Udgifter, der opstaar som Følge af de forsinkede Godsforsendelser. Alt dette er noget, som spiller en betydelig Rolle, selv om det ikke er saa let at gøre op, hvor store Tabene er. Jeg mener altsaa, at man bør modarbejde et saadant Tidsspild i det Omfang, som det er muligt.

Det ærede Medlem udtalte nogen Tvivl om Nødvendigheden af at anlægge saa mange Dobbeltspor, som det her foreslaas, idet han navnlig mente, at de jyske Diagonalbaner maatte kunne aflaste Strækningen Daugaard—Hasselager saa meget, at Dobbeltsporet paa denne Strækning i hvert Fald for en Tid kunde undværes. Ja, her er det rigtignok min Opfattelse, at ingen Strækning trænger mere til Forsyning med Dobbeltspor end denne. Ikke nogen Foranstaltning, som vi kunde foretage, vil være af større Betydning for Trafikken end dette Dobbeltspor. Diagonalbanerne i Jylland vil næsten ingen Betydning kunne faa med Hensyn til Aflastning af den østjyske Stambane, selv om man krampagtig anstrenge sig for at lede en Del af Trafikken om ad dem. Dette maa man ogsaa modsætte sig fra Statsbanernes Side af den Grund, at saa vilde hele Driften paa disse Diagonalbaner faa en helt anden Karakter, end den nu har. Hvis man skulde gennemføre væsentlig flere Tog og paa andre Tider af Døgnet o. s. v., maatte man gaa over til fuldstændig Døgtjeneste, saaledes som man har det og maa have det paa de egentlige Hovedruter. Selvfølgelig gør disse Diagonalbaner deres Nytte, men jeg tror ikke, at de kan siges at aflaste Hovedlinierne for mere Trafik end den, de tilfører dem. De tilfører dem jo nemlig ogsaa en hel Del Trafik, hvad der er en Del af deres Eksistensberettigelse.

Med Hensyn til Storstrømsbroen vilde det ærede Medlem ikke gerne erkende det som noget godt Argument, at man derved gennemførte den gennemgaaende Trafik, altsaa Trafikken med Udlandet, hurtigere og paa en smukkere Maade, men vilde

derimod gaa med til Broen, hvis den var økonomisk fordelagtigere end Færgeforbindelsen. Ja, det er tidligere paavist, og jeg tror, det tør fastholdes, at Storstrømsbroen i alt væsentligt vil kunne give fuld Forrentning af den Kapital, der skal anlægges i den. En Forskel gør det selvfølgelig, om Anlægskapitalen bliver større eller mindre. De Beregninger, der tidligere er anstillede, hviler jo paa Forudsætningen om en Lavbro til en halv Snes Millioner Kroner med Tillæg af de Driftsudgifter, som vil følge af, at der skal være Bugserbaade og Betjening paa Broen, af dens Vedligeholdelse o. s. v. Nogle af disse Udgifter vil jo spares ved en Højbro, men til Gengæld vil saa det første Kapitalanlæg blive noget større. Jeg mener imidlertid, at Trafikken paa denne Rute er Genstand for en saadan Stigning, at inden Broen bliver færdig til at tages i Brug, vil den have naaet en saadan Højde, at den Besparelse, det ærede Medlem vilde bygge sin Tiltrædelse af Forslaget paa, ogsaa vil være til Stede.

Med Hensyn til Dampfærgeforbindelsen Aarhus—Kalundborg bemærkede det ærede Medlem, at det egentlig var vanskeligt at paastaa, at denne vilde være nødvendig, før det Tidspunkt kom, da Store Bælts-Færgen ikke kan magte Trafikken. Se „Store Bælts-Færgen“ er jo kun et Begreb, thi man kan jo i og for sig sætte saa mange Færger i Gang over Store Bælt og bygge saa mange Færgeanlæg, som det skal være, saa for saa vidt kan en ubegrænset Trafik over Store Bælt magtes. Men dette faar jo ingen Betydning, thi de Færger, som skal gaa der, vil koste paa det nærmeste lige saa meget som de, man kan bruge paa den anden Rute. Der vilde ikke, hverken i Henseende til Anskaffelsen eller Driften, blive nogen Forskel af saa nævneværdig Betydning; og det har for mig været en af Bevæggrundene til at bringe dette Forslag frem, at jeg mener egentlig ikke, det har haft saa forfærdelig meget paa sig, hvad man fra Statsbanernes Ledelses Side tidligere har gjort gældende overfor denne Rute, som man uægtelig har modsat sig temmelig energisk gennem mange Aar. Jeg maa have Lov at indskyde, at jeg kunde tænke mig, at en af Bevæggrundene dertil har været den, at man vilde foretrække Forsyningen af den østjyske Længdebane med Dobbeltspor fremfor Ruten Kalundborg—Aarhus, thi det maa vistnok ikke glemmes i denne Forbindelse, at naar man tidligere meget stærkt har holdt paa Anlægget af Dampfærgeforbindelsen Aarhus—Kalundborg, har man troet at kunne gøre dette ved at paastaa,