

[Sneum.]

Kr. Jeg synes derfor, man kan fastslaa, at denne Overfart nu staar endog særdeles smukt, naar man bedømmer Driften ud fra økonomiske Synspunkter. At dette gunstige Resultat er naaet, skyldes udelukkende den store Interesse, som Befolkningen i Midt- og Nordjylland og paa Sjælland har i denne Rute, og hvis man fra Statsbanernes Side udviste noget mere Velvillie overfor Rutens Forbedring, er der ikke Tvivl om, at Trafikken og dermed ogsaa Indtægterne vilde kunne forøges endog meget betydeligt. Her kan man da ikke beklage sig over Konkurrence fra Bilruternes Side.

Det nye Skib „Kalundborg“, som blev sat ind i Overfarten sidste Sommer, er en Forbedring, og det projekterede nye Skib vil ogsaa, naar det er færdigt og indgaar i Farten, forbedre Trafikken. Kravet om en rationel Forbedring af Driften gaar jo ud paa at faa Overfart i begge Retninger to Gange i Døgnet; det er det gamle Krav, som vi holder fast ved, og som kan gennemføres uden Anskaffelse af nye Skibe. Om denne nye Forbindelse mellem Aarhus og Kalundborg skal være Natoverfart, eller de begge skal være Dagruter, kan jo overvejes. Hovedsagen er, at der bliver Dobbeltfart i begge Retninger i hvert Døgn.

Under de nuværende Forhold sejler hvert af de to Skibe kun gennemsnitligt $4\frac{1}{2}$ —5 Timer i Døgnet, hele den øvrige Tid ligger de stille, og ingen vil kunne paastaa, at man her udnytter Materiellet fuldt ud. Baade ved Lille Bælt og Store Bælt udnyttes Færgemateriellet ganske anderledes intensivt, og alting taler for, at Dobbeltfart vil forøge Indtægterne langt betydeligere, end Udgifterne vil stige. Der skal vel anvendes mere Mandskab og mere Kraft, men Udgifterne hertil er dog til at overse. Den 89 km lange Overfart fra Aarhus til Kalundborg er en ideel Rute og ikke stort vanskeligere med Hensyn til Blæst og Bølgegang end den 26 km lange Overfart fra Nyborg til Korsør. Efter sagkyndiges Udsagn kan der kun være Tale om 15—20 Dage aarligt, hvor Blæst og Bølgegang kan virke noget generende, men ellers er Ruten lige saa stabil som Overfarten over Store Bælt, og mange Turister benytter den om Sommeren, ikke mindst fra Sjælland tager man denne Vej til Jylland.

Jeg vil derfor meget henstille til Generaldirektoratet for Statsbanerne, som nu synes at være i Færd med at tage Kikkerten fra det blinde Øje, at overveje, om Tiden ikke snart maa være inde til, at vi kan faa den

længe ønskede og krævede Dobbeltfart fra Aarhus til Kalundborg og omvendt.

I Anledning af den Kritik af Statsbanernes Økonomi, som vi i Sommer har hørt, og som har ført til, at det konservative Folkeparti her i Folketinget har indbragt et Lovforslag om Nedsættelse af et Udvalg til Undersøgelse af Statsbanernes Drift, vil jeg gerne forespørge den højtærede Minister for offentlige Arbejder, om Centraladministrationen har en Oversigt over den større eller mindre Rentabilitet, som Driften af de forskellige Jernbanestrækninger udviser. Af Statsbanernes officielle Beretninger kan man faa en Del Oplysninger, men der er ikke Materiale nok til at foretage Rentabilitetsberegninger over de forskellige Jernbanestrækningers Drift. Det er ganske sikkert et meget vanskeligt Problem at røre ved og trænge til Bunds i, det er jeg klar over, og helt nøjagtige Resultater er vel ikke til at fremskaffe, men saa meget Materiale maa Centraladministrationen kunne fremskaffe, at der med Sikkerhed kan peges paa, hvilke Jernbanestrækninger det er, der giver de største Underskud, og man vil maaske ogsaa kunne sige noget om, hvor store disse Underskud er. Jeg tror, at det vil virke noget afsvælgende paa den stærke Kritik af Statsbanerne, dersom Rigsdagen og Offentligheden vilde kunne blive bekendt med, hvorledes Forholdene ligger i denne Henseende.

Af Finanslovforslagets § 26, der angaar Formuebevægelser, ses det, at der er foreslaaet at give Aarhus tekniske Skole et Laan paa 30 000 Kr. som Hjælp til Opførelse af en Tilbygning til den tekniske Skole paa Ingerslevs Plads. Den paagældende tekniske Skolebygning er opført 1902, og den Gang fik vi et Statstilskud paa 50 400 Kr. I 1916 blev der i Forbindelse med denne Bygning opført et Maskinlaboratorium til Elektroteknikum, og Staten gav os dertil 39 000 Kr. Siden den Tid er Tilgangen ved Aarhus tekniske Skole blevet saa stærkt forøget, at vi har maattet disponere over Lokaler i de kommunale Borgerskoler, og det er jo let at forstaa, at denne Ordning ikke er den heldigste for enhver Art af faglig Undervisning. Det er derfor nødvendigt at udvide, og den projekterede Udvidelse er da ogsaa det mindste, der kan være Tale om. Omkostningerne ved Opførelsen af den planlagte Tilbygning er anslaaet til ca. 90 000 Kr., og Aarhus Kommune, der altid har stillet sig imødekommende og velvilligt, naar det drejede sig om økonomisk Støtte til den tekniske Skoleundervisning, har tilsagt Skolen et ekstraordinært Tilskud paa 30 000 Kr.