

aabnet. Efter at Jærnbanen til Kallundborg var tilvejebragt, var der Grund til at tænke paa en forbedret Fart til Aarhus. At den nogen Sinde har været særdeles god, har jeg aldrig sagt; men det er dog min Mening, at det ærede Medlem fra Kallundborg (U. Sørensen) sætter den lavere, end den i Virkeligheden er. Det ærede Medlem siger, at der slet intet er gjort for den Fart, men deri tager det ærede Medlem fejl; thi Jærnbanen har ofret økonomist ikke saa lidt paa den Fart. Det er vistnok bekendt, at en Billet fra København over Kallundborg til Aarhus sælges til samme Pris som en Billet til en Rejse fra København til Aarhus nord om Sjælland. Derved er der sat et Mærke derpaa; men deraf følger, at Kuten ikke kan drives med Fordel som Jærnbanerute, idet Dampskibsselskabet skal have en Del af Billetpriiserne. Selv om det ikke er meget godt nu — det indrømmer jeg — er der dog gjort noget for denne Rute, og det er næppe tilstrækkelig observeret, at man rejser lige saa billig fra København til Aarhus over Kallundborg som nord om Sjælland (Bluhme: Men ikke til nord for Aarhus.) Ja, hvad vedkommer det dette; naar man taler om Kuten København — Aarhus, som det ærede Medlem fra Kallundborg udtrykte det, enten over Kallundborg eller nord om Sjælland, maa man nævne, at begge disse Ruter ydes til samme Pris, men ikke, hvad det koster det ærede Medlem at komme fra Aarhus til Aalborg f. Eks. Det vedkommer ikke den Sag, men det er et andet Spørgsmaal. Dampskibsarten fra Kallundborg til Aarhus er altsaa et gammelt Spørgsmaal her i Rigsdagen. Jeg kan henvise til Behandlingen her i Fjor af Forlaget om Vanen fra Slagelse til Børslev; da havde jeg Vejledning til at udtale mig ret udførligt over for det ærede Medlem fra Kallundborg, som rejste Spørgsmaalet, og jeg sagde, at det var værd at tage Spørgsmaalet om denne Rute op, og at det alene var økonomiste Hensyn, der gjorde, at man stod der fra sig for Tiden. Det er i Virkeligheden saa. Ærede Medlemmer have i Virkeligheden meget overdrevene Forestillinger om, hvad der kan opnaas i Retning af Hurtighed; thi at komme i 6 Timer fra København over Kallundborg til Aarhus er næppe muligt. Jeg tror, at man ganske sikkert maa regne 7 Timer, 2½ Time til Jærnbaneførslen, og nogenledes rundelig til Dampskibsarten. Hvad Genen ved at anløbe Samsø angaar, skal jeg lade den ligge — den Sag kan blive vanstelig nok — men der er en anden Ting at bemærke ved denne Rute. Naar

ærede Medlemmer tro, den er saa fordelagtig og vil kunne drives med Fordel, tror jeg, de sje meget fejl. Dens Kendemærke vil være Post- og Personrute, men ikke Godsroute. Den mangler altsaa et væsentligt Moment for at kunne komme til at betale sig. Som Postrute kan den blive fortræffelig for den nordlige Del af Jylland, men skal den indrettes rigtig godt som Postrute, bliver den mindre tidsvarende som Personrute, thi saa skal Afgangen sje fra København tidlig om Morgenen, men det ville de rejsendesikke. De ville nok i Jylland have deres Postforjendelser tidlig fra København, men naar de selv skulle med, ville de ikke tidlig ud. Altsaa, man kommer vist til at vælge en Mellemtid, naar man vil have Passagererne med — og det skal den begrundes paa — men saa bliver Godet for Postbesørgelsen meget betydeligt formindsket. Det er nu den ene Ting; en anden Ting er det, at naar denne Rute skal drives virkelig som Post- og Personrute for Alvor, saa skal den drives hver Dag, Søndag indbefattet. Saa snart man kunde udelade Søndagen, kunde man betinge den noget billigere, med et Skib mindre. Nu maa man absolut have 2 Skibe i regelmæssig Fart og 1 i Reserve. Nu siger det ærede Medlem, som har studeret vore Statsbaner saa nøje, at der er en ganske alvorlig Flaade af Dampskibe, saa at der er Skibe nok at tage af. Jeg vil indrømme ham, at der kan afgives 1 Reserverefib til denne Rute, men ikke noget til Hovedbesørgelsen, saa der maa nødvendigvis 2 ny Skibe til og indlægges 2 Flot til — 1 fra og 1 til København for at besørge Farten. Desuden skal der anstafes en Del Materiel. Det Materiel, der skal anstafes til denne Rute, anslaar jeg foreløbig til 1 Million Kroners Værdi. Den Driiftsudgift, der vil komme paa Jærnbaner og Dampskibene aarlig, maa anslaa foreløbig til 300,000 Kr. Hvor meget af det, man kan saa ind igen, er et helt andet Spørgsmaal, men naar ærede Medlemmer mene, at man jo sagtens kan konkurrere med det forenede Dampskibsselskabs Rute der nord om Sjælland, vil jeg tillade mig at sige, at jeg tror, de regne galt. Allerede nu have vi samme Takst som det forenede Dampskibsselskab og staa os grumme daarligt ved det. Endnu mindre vil man kunne gøre det, naar man forbedrer Befordringsmidlerne, og det følger af sig selv, at de, der ville besørge Sejladjen, ere ogsaa i Stand til at forbedre deres Befordringsmidler, og det er langt nemmere og billigere at besørge det ved at gaa med Dampskib fra Bro til Bro, fra København til Aarhus, end naar man skal