

Man har dernæst klaget over Kæssernes Varighed. Det er ganske vist, at den Bestemmelse, der er indsat i Kontrakten om, at Kæssernes Varighed under almindelige Forhold ikke maa overstige 38 Timer, er meget liberal. Naar Kæsserne ere beregnede til 38 Timer, vil det kun give en Gennemsnitsfart af 9 Kvartmil i Timen. Men paa den anden Side maa det huskes, at naar der er sat 38 Timer som Maximum, maa de, der drive Farten, nødvendigvis sikke sig, at Skibene have en større Hastighed for at kunne være paa den sikre Side. Det viser sig ogsaa, at dette er sket, idet Gennemsnitstiden for samtlige Skibe paa Farten her har været fra 31—34 1/2 Time under almindelige Forhold. Men nu kan man sige dertil: Ja, men hvorledes regner man da de ualmindelige Forhold? Regner man ikke, meget rigtigt, saaledes, at man udstyder de Tilfælde, hvor Skibene ere blevne ekstraordinært opholdte, og har man ikke en hel Række saadanne Tilfælde? Det er ikke Tilfældet. Jeg skal derom ophvise, at i indværende Aar, altsaa i 1895, er der i Tiden fra 1ste Januar til 15de September — i den Tid, for hvilken jeg har anstillet Underøgelser — udført i alt 115 Kæsser, og deraf er der kun 5, om hvilke man kan sige, at de ikke ere udførte under det, vi kalde almindelige Forhold, men under ekstraordinære Vejrforhold. Af disse 5 Kæsser har en været 39 Timer, to 40, en 41 og endelig en 54 Timer. Den sidste var den 23de Marts under Forhold, hvor det var ualmindelig stærk Storm. Man kan aldrig undgaa ved Særsjser, at Vejrforholdene kunne være saaledes, at intet Skib er i Stand til at overvinde de Hindringer, som lægges i Vejen for at udføre Kæssen i rette Tid. Der er i dette Punkt, hvad der ogsaa er erkendt fra den ærede Ordsørers Side, intet at behjælpes det forenede Dampskibsselskab. Et ganske andet Spørgsmaal bliver det, om den Bestemmelse, vi have i Kontrakten, ikke maa siges at være ueheldig, og om det ikke vilde være af stor Betydning at kunne tilendebringe Kæssen i kortere Tid end fra 31 til 34 Timer, og det er herom, jeg skal tillade mig nogle faa Bemærkninger. Det ærede Medlem for Randers Amts 3dje Valgrede (Staarup) mente, at man forsvareligvis kunde bruge 30 Timer i Gennemsnit til Kæssen derover, medens den ærede Ordsører mente 24 Timer. Saaledes som det er nu, have Skibene en Gennemsnitsfart af mellem 10 og 11 Kvartmil i Timen, og det er den sædvanlige Fart for Fragtdampere overalt. Jeg skal som Eksempel i saa Henseende nævne, at de Dampere, der gaa paa Kristiania, og som jo dog ikke alene ere Fragt-

dampere, men tillige Person- og Postdampere, kun have en Gennemsnitsfart af 11 Kvartmil i Timen. Derimod er det jo givet, at naar vi komme til de store Passager- og Postrouter, hvor Passager-Trafikken er Hovedsagen, og hvor der navnlig er det Forhold til Stede, at Routen er forbundet mellem Jærnbanerouter i de forskellige Lande, finde vi en langt større Fart. Nu er det imidlertid givet, at en større Fart kan man ogsaa faa, og skulde man gaa til noget saadant, vilde jeg dog ikke blive staaende ved 30 Timer i Stedet for det, vi nu have, men snarere komme til det, som den ærede Ordsører talte om, nemlig 24 Timer. Men skulde vi op her til maatte Skibenes Hastighed forøges meget betydeligt, og det er ikke blot en Jordyrelse ved Skibenes Anstæffelse, hvilket spillede en mindre Rolle, men navnlig en meget væsentlig Jordyrelse af Driften. Forøger man Maskinraften og Hastigheden, forøger man ogsaa Kulforbruget, og derved stiger Driftsudgifterne meget væsentlig. Nu er Spørgsmaalet, synes jeg, i dette Tilfælde: Kan det betale sig at forlange en saadan større Fart med dertil svarende større Bekostning, og hvad der synes at være en nødvendig Konsekvens deraf, med en mulig Indflydelse paa Fragten? Tager man dette sidste med i Betragtningen, at Fragten kan blive forhøjet saaledes, at Afsenderne komme til at føle, at det er dem, der betale den større Fart, tror jeg rigtignok, at Svaret, man vil faa, vil blive, at man forøgede Fart ikke har en saadan Interesse, at man derfor vil være villig til at yde et væsentligt Offer. Det er jo ogsaa klart, at hvis man kommer til den heldige Indretning af Skibene, at man har tilstrækkelig Afkøling for Barerne, saa at disse kunne bevares ufordervede under Transporten, spiller den Tid, Farten varer over Søen, ikke nogen væsentlig Rolle, selvfølgelig inden for fornuftige Grænser. En ganske anden Ting er det, at det mulig kan være heldigt, af Hensyn til Fartplanens Ordning, at faa hurtige Skibe, at man, for at kunne korrespondere mellem Togene i Sjælland og England, kunde finde det ønskeligt at faa Farten udført i kortere Tid. Det er et helt andet Hensyn, men det skal jeg ikke komme nærmere ind paa, og det er jo heller ikke saadan, at det Spørgsmaal er kommet frem. Spørgsmaalet er i Reglen kommet frem saaledes, at man har fremhævet Interessesen af at forkorte Kæssen med 6 à 7 Timer af Hensyn til Varens Bevaring, og det tror jeg ikke, man skal gaa med til, fordi den Fordele bliver for dyrt købt. Vi ere saa komne over til Parteston, og