

Derimod nærer jeg et bestemt Haab om, at der ud af Bevillingerne her paa Finansloven vil fremgaa en Række økonomiske Reforme, og jeg skal tillade mig at pege paa nogle. Jeg tror, der var en Ting, som vilde blive hilst med den største Glædeovre i Jylland, særlig hvad Kattégatshavnene angaar, det var, dersom der af Staten maatte blive anskaffet en større Isbryder til Disposition og Anvendelse der. Det er blevet sagt gentagne Gange, at vi skulde i Aar faa en meget alvorlig Vinter — det ved man jo ikke noget om, og i saa Fald vilde jo en saadan Isbryder komme for sent; men det er jo sikkert, at med visse Mellemrum kommer der strenge Vintre, undertiden flere i Følge. Saa kunne vi ganske vist glæde os ved, at vi i den sydvestlige Del af Jylland have en Havn, Esbjerg Havn, som delvis maa kaldes isfri, vi kunne glæde os ved, at det er lykkedes stærke Isbrydere i de sidste Vintre at holde Farten over Bælte og Sunde aaben og derigennem Forbindelsen mellem Landsdelene og derigennem Forbindelsen mellem det nordlige og det sydlige Udland. Disse Isbrydere have jo ogsaa en Gang imellem givet Gæsteroller oppe i Kattégat; naar det har været særdeles paatrængende nødvendigt for den kjøbenhavnske Handelsstand, have de banet Vejen for Smørskibe og Skibe med Flæsk fra Kjøbenhavn ud af Kattégat og banet Vejen for Skibe med Kul m. m. til Kjøbenhavn. Men de have ikke været i Stand til at yde nogen Hjælp for de øvrige Kattégatshavne, Frederikshavn, Aalborg, Grenaa, Randers, Aarhus, Horsens, Kallundborg m. fl.; der have de ikke Tid til at naa over, og disse Havne have saa maattet hjælpe sig med Surrogater, som paa ingen mulig Maade ere tilfredsstillende. Saadanne Havne evne jo ikke at anskaffe en Bryder af en saadan Størrelse og Kraft, at der kan udrettes noget betydeligt. Men blev der her bygget og stationeret en tilstrækkelig stærk Isbryder, vilde den i de allerfleste Tilfælde kunne sørge for, at Forbindelserne mellem disse Havne og det øvrige Indland kunde holdes aaben. — Imellem disse Forbindelser findes jo den næstvigtigste indenrigske Sø-Route, Forbindelsen Aarhus—Kallundborg. Der vil en Isbryder sikkert kunne holde Farten aaben hele Vinteren igennem, og derved vilde den jo ogsaa gøre Gavn ud over selve denne Route, idet Forbindelsen over Lille Bælt og Store Bælt vilde blive lettet for en Trafik, som de ikke evne at besørge paa en tilfredsstillende

Maade; naar alt Gods og alle Passagerer under Vinterforhold mellem Jylland og Øerne skulle denne Vej og altsaa ellers ophobe sig. Det maatte maaske være en Følge deraf, at den Bane, som gaar fra Kjøbenhavn til Kallundborg, blev forlænget til Refsnæs. Men noget lignende er sket ved Bæltet, baade ved Knudshoved og Halskov; saa kunde det maaske ogsaa gøres her tillige med Anlæg af fornøden Bolværksplads paa Refsnæs. Det ærede Medlem for Randers Amts 3dje Valgkreds (Bjerre) berørte i Gaar Forbindelsen Aarhus—Kallundborg. Jeg har allerede berørt den under Vinterforhold, men jeg skal tillade mig at gaa en lille Smule nærmere ind derpaa. Der staar jo paa Finansloven § 26 II opført 50,000 Kr. til Udvidelsen af Dampskibsfarten mellem Aarhus—Kallundborg. Dette er i Aar i Bladene eller et enkelt Blad blevet misforstaaet saaledes, at der skulde paatænkes noget nyt, noget yderligere forbedret, og det blev hilst med Glæde, men det er jo de gamle Udtryk, saaledes som denne Bevilling stadig har været betegnet paa Finansloven; lige siden der blev ydet denne Subvention til det forenede Dampskibsselskab, for at Routen fra at være 3 Gange om Ugen skulde gaa over til at blive daglig. Jeg vilde imidlertid ønske, at den blev forbedret, og den trænger ret betydelig dertil. De Skibe, som besørge den, ere som bekendt „Hebe“ og „Dronningen“, som begge to ere Skibe, der ere købt af det forenede Dampskibsselskab 1888, ikke byggede dette Aar. „Hebe“ er en ældre Sundbaad, og „Dronningen“ er et Fartøj, som har gaaet oppe i den norske Skærgaard, og den Gang det købtes i 1888 var det, som sagt, et ældre Skib. Reserveskibet, som benyttes der, „Malmø“, er ligeledes en ældre Sundbaad, som blev købt af det forenede Dampskibsselskab i 1874 og er altsaa ikke bygget af Selskabet. Disse Skibe kunne jo under ordinære Forhold tilbagelægge de 12 Mil med det Ophold, der er ved Samsø i ca. 4½ Time — de gaa med andre Ord med 11 Mils Fart. Det er jo ikke længer tilstrækkeligt, 10—11 Mils Fart er den Fart, som en jævnt hurtig Fragtdamper plejer at gaa, men denne Route er i fremragende Grad en Post- og Passageroute. Til Aarhus og Kallundborg kommer intet Gods med de Skibe; til Samsø kommer der ganske vist noget, men Samsø anløbes af Fragtskibe fra Kjøbenhavn og af Skibe fra Aarhus og andre Steder, hvorved de i alt væsentlig forsynes med deres Fragtods. Men nu er, som nævnt, 11 Mils Fart ikke