

tilstrækkelig for en Post- og Passagerdamper, og i den Henseende har Staten selv sat Rekordene ved den ny Damper, den har anskaffet til Korsør—Kiel Routen. — „Freja“ tror jeg, den hedder — som løber 15 Mils Fart. Det er nu ikke, fordi 15 Mils Fart er særlig fremragende for en Post og Passagerdamper, idet f. Eks. Dampere fra Vliessingen til England gaa indtil 20 Mils Fart. Men lad os nu blive staaende ved 15 Mils Fart. Hvis saadanne Dampere blev anvendt paa denne Route, vilde de kunne tilbagelægge Routen i Søen paa 3 Timer og 25 Minutter, og hele Rejsen fra Aarhus til Kjøbenhavn kunde altsaa tilbagelægges paa 5½ Time; derved vilde man spare 1½ Time, hvad der ikke er ubetydeligt. Tillige skal jeg erindre om — og det vil være de allerfleste i frisk Minde, at naar Skibene møde nogen særlig Modgang, kommer man ikke over paa 4½ Time — endskønt paa denne Route kun et Par Mil foregaar i aaben Sø — saa tager det længere Tid, indtil 8 Timer, eller som det er sket ganske nylig, Skibene komme slet ikke over. De burde altsaa være indrettede paa baade at kunne gaa hurtigere og at have saa megen Størrelse, Dybgaaende og Maskinkraft, at de kunne modstaa den Modgang, som Sø og Vind under saadanne Forhold kan byde. Jeg skal ikke opholde mig ved, at Skibene heller ikke i øvrigt ere videre heldig indrettede til denne Fart, at der er en uheldig Spisesalon i „Hebe“ og „Malmø“, og at Kahytterne ligger agter og for i Stedet for midtskibs, hvad der jo frembyder store Fordele, hvorfor ogsaa nyere Skibe bygges saaledes. — Der kunde naturligvis være Tale, om det ikke var en saa vigtig Route, at den burde *overtages af Staten*. Det skal jeg ganske henstille. Men hvis den overtages af Staten, burde den vistnok besørges af *Dampfærger*. Der vil jo ikke være det fjerneste i Vejen, hvad Søforholdene angaar. Der planlægges jo nu Dampfærger mellem Gedser og Warnemünde, og der er jo Forholdene langt værre, hvad Storm og Sø angaar, end de ville findes mellem Refsnæs og Samsø, og den øvrige Del af Turen er jo stærkt beskyttet. Hvis der kom Dampfærger paa denne Route, vilde det være naturligt, som jeg tillod mig før at ytre, at føre Banen ud fra Kalundborg til Enden af Refsnæs og have en Bolværksplads der. Saa vilde jo ogsaa nogen Trafik fra i det mindste de to Tredjedele af Jylland, alt Nord for Horsens, kunne søge ad denne Route. Derigennem vilde jo Lille-Bæltsover-

farten lettes meget, og Trangen til den kostbare Bro over Lille-Bælt, en Bro, som her har været planlagt, vilde altsaa være mindre følelig og denne store Udgift maaske kunne udsættes noget. Hvis man fik Dampfærger, burde man vistnok gaa over til Naturen, maaske en Dagtur og en Nat-tur, men det skal jeg ikke opholde mig ved. Men for at vende tilbage til det, jeg gik ud fra, denne Route trænger virkelig til at forbedres, og naar der ydes Statstilskud til den, har Staten jo ogsaa et Ord at tale med i denne Sag, og jeg tvivler ikke om, at det forenede Dampskibsselskab, som jævnlig anskaffer ny, udmærkede Skibe, og som er et stort, betydningsfuldt og dygtigt Selskab, ogsaa vil vide at imødekomme den Trang, der her findes, naar der appelleres til det. — Jeg skal tillade mig nogle Bemærkninger vedrørende *Statsbanerne og Statsbanedriften*. Jeg beder undskyldte, at jeg gerne vil sige et Par Ord om Taksterne. De have været drøftede tidligere i denne Sal, og maaske været drøftede nok; men der er en Grund til at sige et Par Ord om dem nu, og det er, hvad der findes i Anmærkningerne til Finansloven Side 46. Straks da Takstloven af 24de April 1896 kom, hed den Loven om de „billige“ Takster, men det har jo været sagt, at de ikke vare det. Naar man ser efter i Anmærkningen til Finansloven Side 46, er der ogsaa et Fingerpeg i Retning af, at Banerne ikke have tabt ved dem. Naar i 1896—97 Persontrafikken pr. Banemil indbragte 46,631 Kr. og 1887—98 48,265 Kr., har der altsaa været en Stigning pr. Banemil, som godtgør, at Taksterne ikke i og for sig have gjort Rejserne billigere. Dette fremgaar ogsaa, naar man sammenligner Persontaksterne med Godstaksterne, hvor der ogsaa har været en Stigning fra 41,983 Kr. til 43,527 Kr. pr. Banemil. Medens Persontaksterne have givet en Stigning i Indtægterne pr. Banemil i det sidste Aar af 1,634 Kr. og i det sidste Femaar af 1,503 Kr., har Godstaksterne i det sidste Aar givet en forøget Indtægt af 1,544 Kr. pr. Banemil og i det sidste Femaar gennemsnitlig 1,907 Kr. Dette turde vise, at Godstaksterne ere blevne noget billigere, om end næppe billige nok for Landbrugsprodukter, men Persontaksterne noget dyrere. Persontaksterne vare jo tidligere her paa Sjælland noget dyrere end i det øvrige Land, og her er det blevet noget billigere at rejse, nu da Sjælland og det øvrige Land ere blevne stillede ens. Men der er en Ting ved Taksterne, som ikke kan noksom fremhæves, og det