

naa gennem de hurtige og gennemgaaende Tog, og jeg mener derfor, at den Tanke ligger saa overordentlig nær ikke at vedblive med at centralisere Færdselen paa denne ene Færdselsroute, fra Kjøbenhavn til Fredericia, men at have Opmærksomheden henvendt paa, hvad der kan gøres ved andre Linier for at tage denne stærke, overhæandtagende Personfærdse bort fra Hovedrouten. Saa snart dette sker, og Godstogene kunne have Tid til deres Kørsel og til Opsamling af Gods ved Stationerne og ikke skulle sættes i Skammekrogen for de mange Hurtigtog, er der ikke det mindste i Vejen for, at vi ogsaa med de Hjælpe-midler, som for Øjeblikket staa til vor Raadighed, ville være i Stand til at besørge Godstrafikken paa forsvarlig Maade. Jeg mener altsaa, at i Stedet for en Centralisering af Trafikken maa man se at sprede en Del af Persontrafikken ud paa andre Linier, hvilket altsaa vil lette Hovedrouten for den Overbebyrdelse, den lider under for Øjeblikket. Vi have i denne Samling ved adskillige Lejligheder hørt udtale, hvad en udviklet Færdsel mellem Kalundborg og Aarhus i Virkeligheden kunde blive for den nørrejydske Befolkning. Der er ingen Tvivl om, at naar denne Route, som det ærede Medlem fra Aarhus udtalte i Gaar, blev udvidet til en daglig Dag- og Natfart, vilde største Parten af Persontrafikken fra Nørrejylland ganske sikkert gaa over Aarhus—Kalundborg. Det er en kortere Rejse, det er en billigere Rejse og det er en hurtigere Rejse end om ad Fredericia. (*Svend Høgsbro*: — og en behageligere!). Behageligere, siger det ærede Medlem. Javel, ogsaa behageligere! Hvorfor skulde saa Jyderne ikke vælge denne Route fremfor at køre ned over Fredericia og Nyborg. Men ogsaa her er det vel Broen over Lille Bælt, der har staaet i Baggrunden, og naar Jærnbaneadministrationen har vist sig saa vrangvillig til at imødekomme de Krav, der rejses om en forbedret Fart mellem Kalundborg og Aarhus, kunde det ogsaa være begrundet i, at Jærnbaneadministrationen var sysselsat med sine store Planer om at føre al Trafikken ad Hovedrouten og over en fast Bro. Jeg vil derfor henstille til det Udvalg, der faar med Sagen at gøre, at underhandle med den ærede Indenrigsminister om en betydelig Udvidelse af denne Route. Ja, der kunde vel ikke være noget i Vejen for at sætte en Færgeforbindelse i Gang. Jeg ved ikke, om Naturforholdene ere saadanne, at de umuliggøre en Færgeforbindelse mellem Kalundborg og Aarhus. Hvis

dette ikke er Tilfældet, ser jeg ikke nogen Grund til, at en saadan Færgefart ikke bliver etableret. I Fjor kom jeg lejlighedsvis til at udtale mig om en Tanke, som ikke oprindeligt er min egen, men som skyldes det ærede Medlem for Kjøbenhavns 6te Valgkreds (Hammerich). Han udtalte nemlig, da Statsbanen gennem Fyn fra Nyborg til Faaborg blev bygget, at her var en ønskelig Lejlighed til, naar dette Jærnbaneforetagende blev gennemført, at føre Personer og Gods, der skulde Syd paa, ad denne Statsbane fra Nyborg til Faaborg og videre fra det gamle Færgested over paa tysk Side. Enhver, der har set paa et Kort og lagt Mærke til, hvor lige en Linie der er fra Kjøbenhavn over Korsør—Nyborg—Faaborg til Flensborg, vil straks blive slaaet deraf og maa indrømme, at det ærede Medlem for Kjøbenhavns 6te Valgkreds, der jo er Tekniker, har Ret i sin Opfattelse af, at vi burde have Opmærksomheden henvendt paa, om ikke største Parten af eller al den sydgaende Trafik, der gaar ad Vest-Europa til, kunde rangeres ud i Nyborg og gaa den Vej og ved Færgeforbindelse over det ret smalle Farvand mellem de to gamle Færgesteder føres til Flensborg og videre Syd paa. Jeg tør ikke udtale mig om, hvorvidt en saadan Færgeforbindelse mellem Fyn og Als vil kunne etableres. Det vil jo bero paa en Overenskomst mellem den tyske og danske Regering, men jeg ser ikke, der er noget som helst, der taler imod, at dette skulde kunne lade sig gøre. Tyskland har fuldt saa stor Interesse i at faa en saadan nærmere Linie til Kjøbenhavn, Norge og Sverige etableret, som vi kunne have det. Men hvis dette var muligt, og Bekostningerne derved ikke bleve uoverkommelige, er der aldeles ingen Tvivl om, at vi kunde undgaa at ofre de 6 Mill. Kr., der foreslaas ofrede paa Dobbeltsporet gennem Fyn med Udvidelser af Stationer og Ekspropriationer og alt, hvad dermed følger. Vi kunne undvære dette, naar vi fik Færdselslinien over Kalundborg—Aarhus og en Linie som den af mig nævnte Syd paa. Hvorvidt dette kan lade sig gøre, ved jeg ikke. Hvorvidt der overhovedet er nogen, der kunde føle sig tiltalt af denne Tanke, ved jeg ikke heller. Men jeg tillader mig at fremsætte den og beder det Udvalg, der faar med Sagen at gøre, ogsaa at undersøge det. Derved vilde vi jo i væsentlig Grad indskrænke de Udgifter, der efter Forslaget her ere stillede os for Øje. — Det ærede Medlem for Vejle (Th. Nielsen) sagde rigtig nok, at man skal ikke