

ikke i Øjeblikket svare for, hvilket Resultat der vil komme ud deraf.

Andragende under Nr. 105 er fra Trafikudvalget for Foreningen af jyske Landboforeninger og Foreningen af jyske Handelsforeninger om en mere tilfredsstillende Toggang paa de Banestrækninger, som forbinde Jyllands Østkystbane med Vestkystbanen. Den ærede Ordfører talte meget varmt om Forbedring af Toggangen i denne Del af Jylland, og jeg kan for mit Vedkommende fuldt ud dele hans Ønske om at komme til en saa god og hensigtsmæssig Toggang, som det vel er muligt, men det forekommer mig rigtigt nok, at den ærede Ordfører gjorde Statsbanestyrelsen ikke saa lidt Uret, naar han udtalte, at der ikke i mange, mange Tider var gjort noget som helst for at forbedre denne Toggang. Jeg tror ikke, det kan miskendes, at med den Køreplan, der blev lagt i Fjor med en ret stor Forøgelse af Toggangen i Jylland, blev der taget ikke saa lidt Hensyn til en Forbedring af Forbindelsen mellem Øst- og Vestbanen. At Forholdene ikke kunne blive saa gode, som ønskeligt er, er sikkert, men saa længe Trafikken paa denne jyske Tværbane ikke kan drives med Iltog, vil der ikke komme en Togforbindelse i Stand, som vil kunne tilfredsstille alle Interesser. At Statsbanestyrelsens Opmærksomhed er henledt paa en Forbedring af Toggangen stadig væk, saa vidt Midlerne strække til og uden at ofre uforholdsmæssigt derpaa, behøver jeg ikke at tilføje.

Det næste Andragende under Nr. 106 angaar jo det meget ofte debatterede Spørgsmaal om en Forbedring af Dampskibsrouten Aarhus-Kalundborg. Saaledes som Andragendet her er formuleret, gaar det jo selvfølgelig ud paa at indføre bedre og hurtigere Skibe og udvide Farten til Natfart. I den første Henseende skal jeg kun bemærke, at en Fart for Skibe paa $3\frac{1}{2}$ Time fra Kalundborg til Aarhus, naar man tillige tager Standsningen ved Samsø med i Betragtningen, er uopnaaelig. Selv om vi dertil vilde anvende Skibe som dem, der gaa mellem Korsør og Kiel, som ere vore hurtigste Skibe, vil Sejladsen mindst tage $4\frac{1}{4}$ Time, saa dette Formaal er ganske uopnaeligt, ikke til at tilfredsstille. Hvad Udvidelsen af Farten til Natfart angaar, vil jeg sige dette, at der er jo ingen, der vil kunne nægte, at i det Øjeblik, man etablerer Natfart, vil man fra alle Sider forlange, at dermed sættes i Forbindelse Indførelse af tilsvarende Iltog paa Sjælland fra Kjøbenhavn til Kalundborg. Det vilde ved

Etablering af to ny Tog medføre en Forøgelse af Farten med 81,000 Togkilometer og en aarlig Bekostning af ca. 80,000 Kr. foruden Anskaffelsen af det dertil fornødne Materiel, Remiser osv., der vil løbe op til 300,000 Kr. Det vil altsaa ses, at det vilde blive meget betydelige Bekostninger, der vilde blive Følgen af Indførelsen af Natfarten. Og hertil regner jeg endda ikke de Omkostninger, som ville medgaa til en bedre Belysning af Farvandene, særlig ved Indløbet til Kalundborg Fjord, som vilde blive en nødvendig Følge af denne Foranstaltning. Jeg kan slet ikke udtale mig om, hvor højt dette vil løbe op. Man ser altsaa, at Spørgsmaalet i og for sig er af ikke ringe økonomisk Betydning, men jeg erkender, at Sagen har sin store Interesse særlig for den nordlige Del af Jylland, og jeg har ogsaa erklæret mig beredt til at arbejde paa, at vi kunne faa saa gode Skibe som muligt, selv om det skulde være nødvendigt at gaa til en Forhøjelse af den Subvention, der for Tiden gives det forenede Dampskibsselskab, men det vil under alle Omstændigheder være nødvendigt, hvis vi skulle have Natfart, at gaa til Overtagelsen af denne Dampskibsroute ved Statens Skibe, og det tror jeg ikke, vil være rigtigt, saa længe vi ikke ere komne til Klarhed over Spørgsmaalet — som ikke i og for sig for mig er tvivlsomt — om, hvorvidt man skal gaa til en Dampfærgeforbindelse Kalundborg—Aarhus. Jeg tror ikke, vi skulle gaa dertil, jeg tror, Omkostningerne vilde blive saa store, at det paa ingen Maade vilde kunne betale sig. Man maa vel huske paa, at Strækningen Kjøbenhavn—Kalundborg—Aarhus har et meget daarligt Opland i Sammenligning med Strækningen Kjøbenhavn—Fredericia—Aarhus. Det er der ingen, der vil kunne benægte. Mellem Kjøbenhavn og Aarhus passerer der tre Købsteder, medens der paa den anden Vej passerer 12 Købsteder; til Strækningen København—Aarhus er der kun tre Sidebaner paa Sjælland, men paa Strækningen over Fyn til Aarhus er der 16 Sidebaner til Hovedbanen, og Forbindelsen Kjøbenhavn—Kalundborg—Aarhus kan jo ikke alene have Betydning som gennemgaaende Route, den maa ogsaa være en lokal Route, skal den kunne betale sig. Alle disse Hensyn gøre, at for mig staar en Forbindelse med Jylland over Kalundborg til Aarhus ganske vist som en Fordel for Persontrafikken, særlig om Sommeren, men til en Hovedforbindelse mellem Landsdelene tror jeg aldrig, den vil