

Gange i Sommer, dertil kan saa føjes sidste Lørdag, og det var nær ogsaa blevet for sent i Mandags, Skibet kom da i sidste Øjeblik. Ved Beregningen af, naar Skibene komme for sent, har den højtærede Minister vist kun taget Hensyn til, naar det kommer for sent til Kalundborg, til at Passagererne kunne blive befordrede med det første Tog, som er et Itog, til Kjøbenhavn, men den højtærede Minister har vist ikke taget Hensyn til, naar Skibene komme for sent til Aarhus, og det har ogsaa sin Betydning for de rejsende. Skibene skulle komme til Aarhus Kl. 4, eller lidt før; der gaar et Tog Kl. 4,29 Syd paa, Toget staar ogsaa i Forbindelse med Silkeborg—Herning, og Kl. 5³/₄ gaar der et Tog Nord paa baade til Frederikshavn og ad Langaa—Viborg—Skive o. s. v. Det er meget ærgerligt for Passagererne, naar de ikke kunne komme til Aarhus før efter de af mig nævnte Tider, Kl. 4,29 og 5,45, hvorved de muligvis blive afskaarne fra at komme til Vejende samme Dag. — Den højtærede Minister nævnedes en Besvarelse til Handelsforeningen i Aarhus fra det forenede Dampskibsselskab med den Oplysning, at hvis man i den af Handelsforeningen ønskede Grad skulde forbedre denne Route, vilde det medføre en Merudgift af 350,000 Kr. om Aaret, og et saadant Tilskud skulde endda være sikret det forenede Dampskibsselskab i adskillige Aar fra Statens Side. Jeg vilde ønske, at denne Skrivelse maatte blive fremlagt for Finansudvalget, for at det kunde blive kendt med den i sin Helhed. Det er efter min Mening saa stærke Krav, en saa overordentlig Stigning fra en Subvention paa 50,000 Kr. opsigelig fra Aar til Aar, til en Subvention af 350,000 Kr. yderligere foruden de 50,000 Kr., der tilmed ikke skulle kunne opsiges i en længere Aarrække, det er, siger jeg, en saa overordentlig Stigning, at man derefter kunde vente, at enhver Forbedring af Routen ad denne Vej var afskaaren. Men jeg kan ikke slaa mig til Ro dermed, jeg tror, ligesom ærede Medlemmer, der have ment, at et Dobbeltspor paa Fyn og Broen over Lille Bælt, som tilsammen vilde medføre en Udgift af ca. 25 Mill. Kr., vilde kunne spares i mange Aar, naar man for Udlandets Vedkommende skaffede en anden Forbindelse end den over Nyborg—Middelfart, nemlig for Eksempel over Nyborg—Ringe—Faaborg, og man for de tre Fjerdedele af Jyllands Vedkommende vilde skaffe en Lettelse for Bæltfarten ved at udvikle og forbedre den nu eksisterende Route Aar-

hus—Kalundborg. Der er en Vej til at gøre det, som jeg skal tillade mig at omtale. Der er en Mulighed, og det vil blandt andet afhænge af den højtærede Minister, om den skulde kunne udvikles. Farten Korsør—Kiel besørges fra tysk Side med 3 Skibe og fra dansk Side med 4. Der bruges altsaa 7 Skibe for at skaffe en Dag- og Natdamper i hver Retning hvert Døgn. Det er et alt for stort Antal Skibe, der benyttes dertil, men naar det er nødvendigt, saa er det, fordi Tyskerne kun sejle om Dagen og vi danske alene om Natten, der er altsaa 4 Skibe, der ligge over i 16 Timer uden at blive brugte. Hvis man ved Forhandling med Tyskland kunde opnaa, at Skibene vekslede Dag og Nat, saaledes at det danske Skib, som gik fra Korsør til Kiel om Natten, gik tilbage næste Dag fra Kiel til Korsør, og de tyske Skibe altsaa gik omvendt, saa vilde man ikke behøve mere end to Skibe fra hver Side, af hvilke der laa et Reserveskib i Korsør og et Reserveskib i Kiel. Der vilde da kun behøves 4 Skibe i Stedet for 7, der vilde altsaa blive et tysk og to danske Skibe tilovers. Hvis man nu maatte skønne, at Kalundborg—Aarhus-Farten vilde kunne bidrage til at lette Bæltfarten meget betydeligt og i en længere Fremtid udskyde de store Jernbaneudgifter paa Fyn, og hvis man maatte mene, at dette kunde berettiget til, at man ogsaa udviklede Kalundborg—Aarhus-Farten saa meget, som det vilde være nødvendigt, saa vilde man kunne gøre det ved at bruge de to overskydende Dampskibe paa denne Fart. Muligvis vil det kræve Bygningen af et Skib til, særlig hvis man, som det vistnok var ønskeligt, vilde indrette baade Dag- og Natfart paa Kalundborg—Aarhus. Jeg skal herved tillige erindre om, at det Reserveskib, der ligger i Kalundborg, og det, der ligger i Korsør, vilde gensidig kunne støtte hinanden, saaledes at Korsør-Skibet ogsaa blev Reserveskib i Kalundborg og omvendt. Det er jo ogsaa et Spørgsmaal, om det ikke var naturligt, at disse to Endepunkter for Jernbanen, Aarhus og Kalundborg, forbandtes med et Statsskib; om det ikke var naturligt, at Staten, i Stedet for at subventionere andre Selskaber, selv direkte anvendte Pengene i denne Fart. Men jeg vil vende tilbage til, hvad jeg sagde straks, det er selvfølgelig noget, Danmark ikke selv kan afgøre, det vil afhænge af, om det er muligt for det højtærede Ministerium at opnaa Samtykke her til fra Tysklands Side.

Jeg skal slutte med at glæde mig over,