

havn—Korsør, kan man formentlig ogsaa køre hurtigere København—Kalundborg og Hou—Skanderborg; og kan man i Fremtiden øge Togenes Fart, kan man selvfølgelig ogsaa øge Farten og skaffe Forbedring med Hensyn til Dampfærgerne. Jeg tror, det ene vil følge ganske af det andet. Det er endogsaa et Spørgsmaal, om der ikke netop er større Udviklingsmuligheder for Dampfærgerne end for Togene. Jeg tror derfor, at denne Anvisning ud i Fremtiden kunde man godt spare sig, den er i Virkeligheden ikke noget værd i denne Forbindelse.

Man har indvendt mod Refsnæs—Hou, at de lange Færgeforbindelser vare uheldige, urentable, men paa kortere Strækninger var det derimod rentabelt at have en Dampfærge. Det har man sagt i Jernbanekommissionen, og jeg var noget tilbøjelig til at tro, at det var rigtigt; det viser sig dog ikke at være Tilfældet. Jeg staar her med en Opgørelse over vore Dampfærgeliniers Længde og over den Godsmængde, den Personmængde, den Indtægt og Udgift, som have været forbundne med at drive disse Dampfærgelinier. Jeg skal nævne Dem nogle Tal. Dampfærgelinien København—Malmø er 30 Kilometer lang og har en Indtægt af 235,760 Kr. og en Udgift af 151,259 Kr., og hvis man da vil se, hvordan Udgift og Indtægt staa i Forhold til hinanden, viser det sig, at Udgiften andrager 64 pCt. af Indtægten. Nu skal jeg gaa videre til de andre Linier. Over Store Bælt er der 26 Kilometer, og der andrager Udgiften 66 pCt. af Indtægten. Jeg har de andre Tal ogsaa, men skal spare Dem for at høre dem. Gedser—Warnemünde er 45 Kilometer, her andrager Udgiften 74 pCt. af Indtægten. Helsingør—Helsingborg er 5 Kilometer; her andrager Udgiften 86 pCt. af Indtægten. Lille Bælt er 3 Kilometer, og Udgiften 97 pCt. af Indtægten. Masnedø—Ørehoved er 4 Kilometer, og Udgiften andrager 102 pCt., Odde Sund er 3 Kilometer, og her andrager Udgiften 151 pCt. af Indtægten. Sallingsund er 4 Kilometer, og her andrager Udgiften 295 pCt. De ville altsaa se, mine Herrer! at Forholdet netop er dette, at de lange Dampfærgelinier have været de mest rentable. Saa er Forholdet end yderligere det — og dette maa da være til Gunst for de korte Dampfærgelinier —, at Tariffængden er forholdsvis højere paa de korte Linier end paa de lange. Tariffængden er den Længde, man beregner Taksterne efter. København—Malmø er, som jeg nævnede 30 Kilometer,

men Tariffængden er 50 Kilometer. Lille Bælt er 3 Kilometer, men her beregner man Tariffængden til 10 Kilometer. Altsaa ser man, at Tariffængden over Lille Bælt er sat til over 3 Gange saa meget, som Længden i Virkeligheden er, hvilket man jo har beregnet Taksterne efter baade for Gods og Personer, og desuagtet andrager Udgiften paa denne Overfart 97 pCt. af Indtægten.

Jeg skal nævne, at de Tal, som jeg her drager frem, findes i det udmærkede Værk, som er omdelt paa vore Pladser: Beretning om Driften paa de danske Statsbaner, og De kunne finde disse Oplysninger Romertal XLI og XLII i dette Værk.

Man har paa forskellig Vis ved Færgeforbindelse søgt at knytte Udlandet og Danmark og da særlig København nærmere sammen. Man har gjort det ved Dampfærgeforbindelsen Gedser—Warnemünde, ved København—Malmø og ved Helsingør—Helsingborg. Nu har jeg ikke det mindste imod, at man har gjort dette, for at Udlandet og Danmark kunne komme i stærkere Vekselvirkning med hinanden. Men jeg vilde dog finde det mindst lige saa vigtigt at knytte Landsdelene nærmere sammen. Landmændene her i Landet og da specielt Jyderne ønske jo ingen Beskyttelse, men vi ønske dog at blive behandlet med samme Velvillie som Tyskere og Svenskere, og naar vi lette Udlændingene Turen til København, saa forstaaer jeg ikke rigtig, at Jyderne skulle tvinges til at køre 16 Mil mere med Bane, end de behøvede, og spilde baade Tid og Penge paa at komme til København og til det københavnske Marked. Vi synes, at det var et rimeligt Krav, om vi i Lighed med Svenskere og Tyskere fik en lettere Adgang til det københavnske Marked for vore Produkter.

Saa siger man: Bekostningen! Bekostningen! — Ja, Bekostningen er $10\frac{1}{2}$ Million Kr., for $10\frac{1}{2}$ Million Kr. ere alle Vanskeligheder overvundne, og saa have vi den Færgeforbindelse i Stand, som knytter de $\frac{4}{5}$ af Jyllands Arealer, $\frac{1}{3}$ af Danmarks Indbyggere, 16 Mil nærmere til København, med 2 à $2\frac{1}{2}$ Times hurtigere Rejse.

$10\frac{1}{2}$ Million Kr. ere mange Penge, men hvis man tror, at man ved at udlade at etablere denne Færgeroute sparer det Beløb, som det vilde koste at etablere Routen, tager man jo ganske fejl. Man maa jo huske paa, at hvis man som hidtil bliver ved at samle Trafikken over Store og Lille Bælt, bliver det nødvendigt der