

at bygge flere Færgelejer og anskaffe flere Færger. I 1897 havde vi 2 Færgelejer ved Fredericia, 2 ved Strib, 2 ved Nyborg og 2 ved Korsør, i alt 8 Færgelejer. I dette Øjeblik have vi 12 Færgelejer med tilhørende Færger. Nu forekommer det mig saa klart som noget, at hvis vi fremdes samle og forøge Trafikken over Lille og Store Bælt, ville de 12 Færgelejer ikke ret længe kunne bestride den. Herfor behøves intet Bevis udover en Henvisning til den Udvikling, som er foregaaet. Men saa bliver Følgen ganske simpelt, at vi alligevel skulle af med Pengene. Siden 1897 have vi til Lille og Store Bælts-Overfarten ydet ca. 6 Mill. Kr. Altsaa have vi i de sidste 10 Aar ved at bygge Dampfærgelejer og Dampfærger og ved at forlænge forhaandenværende Dampfærger osv. brugt 6 Mill. Kr. til Lille og Store-Bælts Overfarten; og jeg skulde tage meget fejl, om vi ikke, hvis vi ikke sørge for at dele Trafikken, blive nødtte til i næste Tiaar at anvende et lignende Beløb paa denne Overfart. (Afbrydelse.) Saa bygger man Bro over Lille Bælt, siger et æret Medlem. Ja, det er muligt. Eller man bygger Tunnel, siges der. Ja, det er muligt, at man gør det, men jeg tror ikke, det vil formidske Bekostningen. Hertil kommer, at ved at etablere Routen Refsnæs—Hou kunne vi spare Udgifterne til Aarhus—Kalundborg Routen, kunne spare at bygge ny Skibe til denne Route og spare i det hele at drive den. Og ligeledes vil man kunne spare en Ting, som der ellers rimeligvis i de nærmeste Aar vil melde sig et Krav om, nemlig Dobbeltspor Fredericia—Aarhus.

Selvfølgelig vil den midtjydske Bane, navnlig hvis man vil tage en Statsbane helt ned til Vejen, kunne aflaste noget af den Trafik, som Østkystbanen har, men det vil Refsnæs—Hou Routen i endnu højere Grad kunne gøre, og Spørgsmaalet om Dobbeltsporet vil da være skudt ud i en meget fjern Fremtid. Jeg antager, at vi kunne anslaa Bekostningen ved Anlæg af et Dobbeltspor Fredericia—Aarhus til en 8 à 10 Millioner Kr. Udgiften til Dobbeltsporet Fredericia—Randers var i sin Tid anslaaet til 16 Millioner Kr.; derfor tager jeg neppe meget fejl, naar jeg anslaaer Udgiften til Dobbeltsporet Fredericia—Aarhus til 8—10 Millioner Kr. Man kan neppe bestride, at de Foranstaltninger, jeg her har nævnt, Forbedringer af Lille Bælts og Store Bælts Routen og Kalundborg—Aarhus Routen og Anlæg af

Dobbeltspor i Østjylland, blive paatrængende nødvendige, hvis vi ikke sørge for at dele Trafikken, der gaar over Bælterne.

Man har sagt, at det ikke fik nogen Betydning i Retning af at aflaste Person- og Godstrafikken over Lille Bælt, men Forholdet er dog det, at mellem  $\frac{1}{3}$  og  $\frac{1}{4}$  baade af den Persontrafik og af den Godstrafik, som nu gaar over Lille Bælt, kan befordres over Refsnæs—Hou. Den Godsmængde, som vil kunne føres over ad denne Route, og som Banen vil kunne aflastes for, ere 100,000 Tons aarlig, og de Personer, som ville kunne overføres ad den Vej, er 150,000 aarlig. Jeg skulde dog mene, at det betyder noget. Selvfølgelig vil et saadant Dampfærgeanlæg i Virkeligheden komme til at befordre langt større Mængder af Gods, fordi der ikke er nogen Tvivl om, at hvis vi faa en saadan Dampfærgeforbindelse, ad hvilken Jernbanevognene kunne føres over med, vil en hel Del af Godstrafikken mellem Jylland og København over de østjydske Havnebyer, Horsens, Aarhus, Randers, blive befordret med denne Bane og denne Dampfærge til og fra København. I Virkeligheden vil en saadan Forbindelse blive en størartet Konkurrent til Det forenede Dampskibsselskab. Saa vilde man selvfølgelig faa Takstnedsættelse. Man kan ikke spare 16 Mils Kørsel, uden at det vilde give sig Udtryk i en Formindskelse i Udgifterne. Som bekendt indretter Det forenede Dampskibsselskab sine Takster efter Statsbanerne, og da denne Route vil give en Takstnedsættelse for baade Person- og Godstrafikken for hele Nord- og Vestjylland, vil Det forenede Dampskibsselskab blive nødt til at følge efter.

Som et Surrogat for Dampfærgeren foreslaar man os saa, at Staten skal overtage og drive Aarhus—Kalundborg-Routen, men det kan heller aldrig blive andet end et Surrogat. Den kan aldrig tilfredsstille helt og fuldt, som en Dampfærgeforbindelse vilde kunne. For det første, fordi den er for lang. Den er 12 Mil, men Refsnæs—Hou kun  $6\frac{1}{2}$ ; den er altsaa omtrent dobbelt saa lang. For det andet, fordi den aldrig vil faa nogen Betydning for Godstrafikken. Der vil jo aldrig her kunne føres Vognladninger over som paa Refsnæs—Hou-Routen. Maa jeg for øvrigt spørge den højtærede Minister, hvorledes han tænker sig denne Forbindelse Aarhus—Kalundborg, om han tænker sig den baade som Dag- og Natfart. Det oplyser Lovforslaget ikke noget om. Og endvidere, hvilke Skibe skulle anvendes til denne