

vil faa en Jernbanekørsel paa 46 Kilometer eller 8 Mil mere, end hvis man gaar til Hou. Fra Skanderborg og Vest paa vil man faa omtrent 5 Mil længere. En betydelig Del af den Fordel, som kunde indvindes ved en Refsnæs—Hou Forbindelse, vilde altsaa ved Juelsminde-Routen gaa tabt.

Hertil kommer endelig, at Samsø ikke kan betjenes ved Juelsminde-Routen. Hvis det skulde ske, blev Sejllinien endnu længere, og saa maatte man altsaa fremdeles beholde Aarhus—Kalundborg Routen. Det samme er for øvrigt Tilfældet med den Linie, som der har været Tale om fra Sjællands Odde til Grenaa. Heller ikke den vilde kunne betjene Samsø. Hvis den skulde etableres, maatte man ogsaa opretholde Aarhus—Kalundborg Routen. I det hele taget kunde man godt i dette Øjeblik nedlægge denne Route, hvis ikke Samsø laa der ude i Farvandet. For Jyllands Vedkommende kunde man godt nedlægge den, naar man vilde gaa til en daglig Dampskibsforbindelse Aarhus—København. Den vilde for Jylland, ogsaa for Aarhus, have langt større Værdi end Forbindelsen Aarhus—Kalundborg. Men for Samsøs Skyld kunne vi ikke nedlægge denne Forbindelse, medmindre vi skabe Samsø en anden Forbindelse, og denne anden Forbindelse kan kun skabes over Hou—Refsnæs — jeg ved i alt Fald ikke, hvorledes det skulde være muligt andetsteds.

Men for øvrigt er det heller ikke Nord- og Vestjylland, som det ærede Medlem for Bjerre (Jørgen Jensen) vil hjælpe. Han siger selv, Sp. 4215: „Naar jeg tillader mig at anbefale Juelsminde—Refsnæs, er det, fordi den mere direkte falder ind i Linien København—Esbjerg, og det kan jo ikke være uden Interesse at faa disse to Punkter forbundne.“ Nej, det er sikkert, men jeg har nu ikke været klogere, end at disse to Punkter, København og Esbjerg, have været meget godt forbundne gennem mange Aar, saa der er vist ingen Grund til at klage over den Forbindelse og til at skabe Dampfærgeforbindelse for at sætte dem i nærmere Forbindelse med hinanden.

Det ærede Medlem bestred, at saa stor en Del af Jylland, som af mig anført, fik Gavn af Refsnæs—Hou Routen. Jeg støtter mig her til Statsbanernes Erklæring og henviser det ærede Medlem og andre Medlemmer dertil. Der findes som Bilag 101, Side 336, en Skrivelse fra Direktør Rimestad, hvor han bl. a. opkaster det Spørgsmaal: „For hvor stor en Godsmængde skal Fragten efter Takstloven beregnes via

Refsnæs—Hou.“ og han kommer til det Resultat, at Tarifrænsen vil falde paa Østbanen mellem Hatting og Løsning og paa Vestbanen mellem Skodsbøl og Ølgod. Nu kan det ærede Medlem drage en Linie fra Løsning til Ølgod, saa vil han finde, at jeg ikke har taget Munden for fuld, naar jeg har sagt, at de 4 Femtedele af Jylland vilde faa godt af Refsnæs—Hou Forbindelsen, ja, jeg kunde godt have sagt de 5 Sjettedele og vilde endda ikke have sagt for meget.

Der er for Resten ved denne Skrivelse fra Direktør Rimestad en Mærkelighed, som jeg ikke kan undlade at gøre opmærksom paa. Han siger her, at hvis vi skulde have Dampfærgeforbindelsen Refsnæs—Hou, som han regner til 52 Kilometer, maatte der, naar man skulde beregne Tarifikilometrene, tillægges 73 pCt., og man vilde altsaa komme op til at regne med 90 Tarifikilometer baade for Gods- og Personforbindelsen. Men skønt Direktør Rimestad regner saadan, kommer han alligevel til det Resultat, at Grænsen falder mellem Hatting og Løsning og mellem Skodsbøl og Ølgod. Lægge vi derimod ikke de 73 pCt. til, men regne med den virkelige Afstand, vil Grænsen falde langt sydligere, ja, saa vil den i Virkeligheden tage hele Jylland ind under sig. Nu siger Direktør Rimestad, at det kan der ikke være Tale om, for saa vilde man kunstigt begunstige denne Route. Jeg forlanger heller ikke, at man skal gøre det, men jeg vil dog gøre opmærksom paa, at jeg synes ikke, det vilde være saa forfærdelig anmassende, hvis man fordrede en Ligeberægning. Forholdet er nemlig det, at ved Gedser—Warnemünde Routen, der er 45 Kilometer, lægger man ikke noget til. Den beregnes kun til 42 Kilometer, men derimod siger man, at Refsnæs—Hou er 52 Kilometer, og den skal beregnes til 90 Kilometer. Jeg forstaaer imidlertid ikke den Retfærdighed, som gaar ud paa, at naar man fra København med Færge skal sende Varer til Tyskland eller have Varer derfra, skal man ikke beregne Tarifferne til mere end omtrent det halve af, hvad de skulle beregnes til, naar Varerne skulle sendes med Færge fra og til Jylland.

Jeg skal saa til Slut berøre den højtærede Ministers Udtalelser om Aarhus—Kalundborg Routen. Den højtærede Minister gjorde os opmærksom paa, at en Dagfart paa Aarhus—Kalundborg Routen vil komme til at koste 225,000 Kr., medens en Natfart vil komme til at koste 599,000 Kr. Jeg har ogsaa haft Lejlighed til tid-