

ligere at blive bekendt med disse Tal i Jernbanekommissionen og yderligere med, hvor stort et Underskud der kan beregnes for en Dagfart Kalundborg—Aarhus og en lignende Natfart. Forholdet var da det, at vi ved Dagfarten fik et Underskud af 100,000 Kr., medens det ved Natfarten beregnedes til 349,000 Kr. Hvordan kan det nu gaa til, at man ved denne Forbindelse faar et saa stort Underskud? Det kommer selvfølgelig af, at man ikke har synderlig Godstrafik. Det viser sig alle Vegne ved Dampfærgeforbindelser, at det er Godstrafikken, der giver de største Indtægter. Tage vi f. Eks. Forbindelsen København—Malmø, viser det sig, at medens Persontrafikken giver 47,500 Kr., giver Godstrafikken 186,900 Kr. Paa Gedser—Warnemünde Routen er Persontrafikken 133,400 Kr. og Godstrafikken 143,200 Kr., saaledes er det over det hele. Men denne Godstrafik er netop Routen Aarhus—Kalundborg afskaaren fra. Den højtærede Minister siger, at han ikke er nogen principiel Modstander af Refsnæs—Hou Routen, han vil ikke for Tid og Evighed være med til at ramme en Pæl gennem Tanken om en Dampfærgeforbindelse Refsnæs—Hou. Men han slutter sig saa til de Udtalelser, der ere fremkomne fra Flertallet i Kommissionen, „at først naar de fornævnte Anlæg ikke kunne magte den stigende Trafik, kan der efter Flertallets Mening blive Spørgsmaal om at tage ny Forbindelsesrouter mellem Sjælland og Jylland — og derunder muligen Refsnæs—Hou — op til Overvejelse“. Maa jeg spørge den højtærede Minister, hvad der egentlig er hans Mening herom? Jeg har det Indtryk af Generaldirektøren, at hans Mening er den, at først naar Dobbeltsporet over Fyn ikke kan magte den stigende Trafik, kan der være Tale om at tage Spørgsmaalet om Refsnæs—Hou op, men jeg har det Indtryk af de ærede Medlemmer for Holstebro (Mølgaard-Nielsen) og Varde (S. Sørensen), der vare Medlemmer af Kommissionen — de ærede Medlemmer kunne jo modsige mig, hvis det ikke er saaledes —, at deres Stilling er den, at naar vi skulle til ny Færgeanlæg, f. Eks. ved Lille og Store Bælt, kan der blive Tale om at tage Spørgsmaalet om Refsnæs—Hou Forbindelsen op. Nu vil jeg spørge den højtærede Minister, hvad hans Mening er. Er hans Mening den, at først naar Dobbeltsporet paa Fyn ikke kan magte den Op-gave, som bliver stillet det, først da skulle vi gaa til en Refsnæs—Hou Forbindelse? Eller er det Ministerens Mening, at naar

vi skulle gaa til yderligere Anlæg ved Lille og Store Bælt som Følge af den stigende Trafik, kan der blive Tale om at tage Spørgsmaalet om Refsnæs—Hou op? Hvis det sidste er den højtærede Ministers Mening, er der nogen Imødekommen i hans Betragtning, men hvis det andet er Meningen, er der i Virkeligheden ingen Imødekommen.

Men hvorfor stiller Ministeren nu den Fordring til Refsnæs—Hou Forbindelsen, at saalænge de bestaaende Router kunne besørge Trafikken, skal man ikke gaa til denne Forbindelse? Det er jo ikke den Fordring, man stiller til noget som helst af alle de Anlæg, som her blive foreslaaede, ikke til noget som helst ud over Dobbeltsporet paa Fyn; til intet af de øvrige Jernbaneanlæg stilles der den Fordring, at det først kan komme til Udførelse, naar de Anlæg, vi have i Forvejen, ikke mere kunne magte Trafikken. Nej, man indrømmer, at hvis der kan opnaas en Besparselse for den paagældende Egn ved at faa en ny Bane osv., er det ogsaa betimeligt, at denne Bane kommer. Og heller ikke tidligere har der, naar man var inde paa Anlæg af Dampfærgeforbindelser, gjort sig saadanne Betragtninger gældende, tværtimod. Da man for nogle Aar siden gik til Forbindelsen Gedser—Warnemünde, gjorde man ganske andre Betragtninger gældende. Da fremhævede man i høj Grad den Tidsvinding, der kunde være paa Rejser fra København til Hamborg. Hvis man nu ser paa en Køreplan, vil man se, at denne Tidsvinding kan beløbe sig til 1 Time for den nævnte Route, men fik vi Routen Refsnæs—Hou, vilde Tidsvindingen for Horsens være 1½ Time, for Skanderborg 2 Timer, og for Aarhus og Nord for vilde det andrage endog 2½ Time, saa her bliver Tidsvindingen meget større, end den gør fra København til Hamborg. Men der er andre Fordele ved en Dampfærgeforbindelse i Stedet for en Dampskibsforbindelse. Vi havde, før vi fik Dampfærgeforbindelsen paa Gedser Routen, en Dampskibsforbindelse, paa samme Maade som vi nu have paa Aarhus—Kalundborg, i Stedet for — som jeg mener, vi skulde have — en Dampfærgeforbindelse Refsnæs—Hou. Altsaa, vi havde en Dampskibsforbindelse. Hvad sagde man nu til Begrundelse for at gaa over til en Dampfærgeforbindelse, den Gang man fra Generaldirektionens Side ønskede at faa den etableret? Da sagde man i Bemærkningerne til Lovforslaget — det findes i Tillæg A for 1899—1900 —: „Naar Gedser-