

lundborg til Aarhus. Jeg har ikke noget imod, at Dampskibsfarten mellem Kalundborg—Aarhus forbedres, thi den er slet i Øjeblikket; de Klager, som føres i saa Henseende, ere berettigede, der trænges til bedre Skibe. Men naar denne Dampskibsforbundelse skal træde i Stedet for det, jeg har arbejdet for i flere Aar, en Dampfærgeforbindelse mellem Refsnæs og Hou, er det et stort Misgreb, thi denne Dampskibsforbundelse kan paa ingen Maade sammenlignes med en Dampfærgeforbindelse mellem Refsnæs—Hou. Her er jeg inde paa et Emne, hvor jeg gerne kunde blive vidtløftig, og jeg er jo nødt til at indskrænke mig. Jeg skal derfor blot nævne nogle ganske enkelte Punkter. Jeg skal henvise det høje Ting til Andragende Nr. 47 i Folketingets Betænkning og til et lignende Andragende i Kommissionens Betænkning om den samme Sag. Og dernæst skal jeg nævne, at de $\frac{3}{4}$, for ikke at sige de $\frac{4}{5}$, af ikke blot Nordjylland, men ogsaa Vest- og Midtjylland i mange Aar have andraget om at faa denne Dampfærgeforbindelse fra Refsnæs til Hou, fordi den forkorter Vejen til København med 120 Kilometer, og fordi den forkorter Tiden mellem København og Skanderborg—Skanderborg er jo Knudepunktet, enten man saa gaar i Vest eller Nord — med omtrent $2\frac{1}{2}$ Time. Det spiller en meget vigtig Rolle for Nordjyderne og Vestjyderne. Jeg erkender, at der for Vestjydernes Vedkommende raades noget Bod paa dette Forhold gennem Herning—Vejle-Banen, der nu skal anlægges som Statsbane, og som har min fulde Tilslutning, men alligevel er der 61 Kilometer kortere Vej fra Herning til København over Hou—Refsnæs, end der vil blive med den ny Bane over Fredericia til København. Og for hele Nordjylland og Nordøstjylland er Forskellen langt større. Jeg haaber alligevel, at det skal erkendes, at de Data, jeg her har nævnt med Hensyn til Tid og Afstand, og som ere aldeles nøjagtige — jeg har nøje gennemgaaet den Sag — veje noget til Fordel for Refsnæs—Hou-Linien. Endvidere er det jo en Selvfølge, at ved denne Dampfærgelinie faa de $\frac{3}{4}$ af Jylland billigere Takster, og hvorfor skulle de betale højere Takster for at køre 120 Kilometer Jernbane, som de ingen Brug have for, og som kunde spares? Og hvorfor skal Staten belastes med Udgifter for at befordre Godsmængden paa 120 Kilometer Jernbane, naar det kunde spares paa den anden Maade? Thi ganske vist er Dampfærgefart dyrere end

Jernbanefart, men vi skulle jo ogsaa have Godset paa Dampfærge over Store Bælt og Lille Bælt, saa Forskellen i saa Henseende bliver ikke saa stor. Men Forskellen i Afstand bliver under alle Omstændigheder 120 Kilometer Jernbane. Dernæst have vi Nordjyder tidt og ofte beklaget os over Sammenhobningen af Gods ved Bælterne; til Tider have vi maattet vente omtrent 14 Dage paa Gods fra København, inden vi have kunnet faa det, og den Slags Forsinkelser vilde jo kunne undgaas. Desuden anlægges der Aar efter Aar ny Dampfærgelejer paa begge Sider af baade Store Bælt og Lille Bælt og anskaffes Dampfærger, og der er i de sidste Aar anvendt saa store Beløb dertil, at man næsten kunde have bekostet Refsnæs—Hou-Linien for de samme Penge. Og der vil stadig blive krævet mere og mere. Det er øjensynligt for enhver, der er nogenlunde kendt med disse Jernbaneforhold, at det ikke vil vare ret længe, inden vi køre fast med Dampfærgeoverfarten, saaledes at man maa skride til andre Udveje, enten man nu vil lægge an paa at sprede Trafikken — hvad jeg anser for det forstandigste og bedste for Befolkningen —, eller man vil lægge an paa at bygge en Bro over Lille Bælt eller en Tunnel under Lille Bælt — og maaske under Store Bælt med, som der allerede har været Tale om, thi Godset skal jo lige saa vel befordres over Store Bælt som over Lille Bælt. I Kommissionen oplystes det, at for Aaret 1902—03 skulde $\frac{1}{3}$ af alt det gennemgaaende Gods, der gik over Fyn og passerede baade Store Bælt og Lille Bælt, til den Del af Jylland, der ligger Nord for en Linie Skanderborg—Skjern. Og i det samme Aar skulde henimod Halvdelen af Persontrafikken, 128,000 rejsende af i alt 277,000, som befordredes til hele Jylland, til Udlandet over Vamdrup o. s. v., ligeledes til den Del af Jylland, der ligger Nord for Skanderborg. Saa det høje Ting vil se, at den nuværende Linie over Store Bælt og Lille Bælt vil blive befriet for en meget betydelig Trafik, og man kunde undgaa større Bekostninger derpaa eller i alt Fald udskyde dem i en længere Aarrække. Jeg har i det taget ikke set nogen *virkelig* fast og bestemt Modstand mod Refsnæs—Hou. Man har sagt, at dette Spørgsmaal kunde vente, indtil det viser sig, om det bliver nødvendigt at faa en fast Bro over Lille Bælt, til den Tid kan man tage det under Overvejelse. Men man har erkendt, at der er meget berettiget i denne Tanke, og det