

baade med Hensyn til, hvilken Bekostning det vilde medføre, og hvilken Trafik der kunde forventes. Der er altsaa forskellige Ting at overveje med Hensyn til dette Spørgsmaal, og paa Foranledning af de Forhandlinger, der har været ført om denne Sag i disse Dage, og som har givet sig Udtryk fra forskellige politiske Grupper, er det min Agt i den nærmeste Tid at gøre Skridt til at faa alle de nødvendige Oplysninger frem for saa vidt muligt at faa Klarhed over det store Spørgsmaal, hvordan Trafikken skal føres mellem Sjælland og Jylland, og ligeledes faa oplyst, hvilken Betydning det kan faa med Hensyn til Anlæg af Dobbeltspor og Trafikken i Østjylland i det hele taget.

Jeg er enig i den Betragtning, der er fremsat baade af den ærede Ordfører (P. Th. Nielsen), af det ærede Medlem for Københavns 1ste Valgkreds (Wulff) og af det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen), at selvfølgelig er det allervigtigste at have en god Forbindelse mellem Landsdelene, men vigtigt er det ogsaa at have gode Forbindelser med Udlandet, og der er her et Spørgsmaal, der ogsaa vil komme til Drøftelse sammen med de andre, nemlig Spørgsmaalet om en bedre Forbindelse over Masnedssund. Ogsaa her drejer det sig om en Forbindelse mellem Landsdelene, og en Forbindelse, man ikke kan se bort fra, og som i vanskelige Tilfælde har vist sig meget daarlig; til Tider, hvor der har været meget stærk Trafik, har Forholdene vist sig ganske utilfredsstillende. Statsbanerne har i flere Aar krævet en Forbedring, og et eller andet maa man gøre der i den nærmeste Tid, enten anlægge flere Færgelejer eller gennemføre en fast Forbindelse. En saadan Forbindelse vil selvfølgelig ogsaa faa Betydning med Hensyn til den udenlandske Trafik. Nu hørte jeg nok, at den ærede Ordfører ikke regnede den Trafik, der kom fra Udlandet, for særlig betydningsfuld. Jeg har allerede sagt, at jeg er tilbøjelig til at give ham Ret i, at det er Trafikken mellem Landsdelene, som er den vigtigste, men jeg vil samtidig hævde, at Forbindelsen med Udlandet er af ikke ringe Vigtighed for vort Land. Naar det ærede Medlem nævnede, at den Indtægt, vi havde ved Forbindelsen med Udlandet, for Persontrafikkens Vedkommende kun var ca. $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., maa jeg sætte min stærke Trivl imod, at dette Tal er rigtigt. Det ærede Medlem er nemlig ikke i Stand til at opgøre det; han kan opgøre det for

den transiterende Trafiks Vedkommende, men ikke en Gang Statsbanevæsenet er i Stand til at opgøre det hele, idet man ikke fører nogen som helst Kontrol med, om den Billet, man sælger, sælges til en Mand, som taler Dansk, eller til en, der taler Engelsk eller Tysk eller Fransk, det aner man ikke noget som helst om. Men man har Erfaring for, at der hver Sommer i stadig stigende Omfang færdes Udlandinge i vort Land, som vil gøre sig bekendt med vore Forhold. Dette viser jo, at der ikke er Tale om rejsende, som farer igennem Landet, men ogsaa om rejsende fra Udlandet, der tager Ophold her i Landet og søger at gøre sig bekendt med vor Kultur og økonomiske Virke. Og det kan man jo kun glæde sig ved. Derfor maa man ogsaa søge at holde Routerne til Udlandet i saa god Orden, at Staten kan være det bekendt i Sammenligning med andre Stater. Jeg gaar, som sagt, ud fra, at disse Spørgsmaal vil blive brændende i den nærmeste Tid, og jeg vil foretage de nødvendige Skridt for at faa dem saa godt belyst som muligt, saa at Materialet kan foreligge til den Tid, da man skal føre en virkelig Realitetsforhandling om disse Spørgsmaal.

Det ærede Medlem fra Kalundborg (Rode) var inde paa Spørgsmaalet om Subventionen til Det forenede Dampskibsselskab for Opretholdelsen af Kalundborg—Aarhus-Routen. Jeg skal kun derom sige, at i sin Tid blev der truffet en Overenskomst mellem Selskabet og Indenrigsministeriet om denne Route, hvilken Overenskomst stadig er gældende. Den gik ud paa, at Staten tilskrede Selskabet for Udførelsen af nævnte Fart en aarlig Minimumsbruttoindtægt af 180,000 Kr. Efterhaanden har Selskabet indsejlet denne Minimumsbruttoindtægt, saaledes at det efterhaanden er blevet mindre og mindre Beløb, Staten er kommet til at udrede i Subvention. I 1893—94 betalte Staten 47,332 Kr., i 1897—98 60,366 Kr. Derefter gik Beløbet stadigt ned, og i 1906—07 havde Selskabet indsejlet hele Beløbet, saaledes at der ikke længere ud-betaltes nogen Subvention. Men saa blev Selskabets Skibe alt for daarlige, Ministeriet klagede derover Gang paa Gang, og Selskabet gik ind paa at sætte bedre Skibe ind, saaledes „Kureren“ i Stedet for „Hebe“ og „H. P. Prior“ i Stedet for „Zampa“. Det bevirkede, at Selskabet krævede en mindre, fast Subvention for at holde disse bedre Skibe i Gang, og det har siden den Tid faaet 1,000 Kr. om