

faldet saa godt ud, at Ministeriet straks vilde lade foretage det næste Skridt: at anlægge Færgelejer i Aarhus og Kalundborg eller Refsnæs, thi først da vil denne Rute faa sin fulde Betydning for Staten og Statsbanerne, naar man foruden Stykgods vil kunne tage Vognladningsgods paa Færgen og derved selvfølgelig komme til at aflaste den midtsjællandske, fynske og sydtydske Banelinie. En saadan Aflastning vil ubetinget have stor Betydning for Statsbanerne, saa stor Betydning, at Ministeriet snarest mulig maatte lade foretage Anlæg af disse Færgelejer. Naar det ikke er sket, maa Grunden vel søges i de vanskelige økonomiske Forhold, men da et saadant Anlæg vel neppe kan gennemføres paa et Aar, synes jeg, denne Sag haster.

Aarhus—Kalundborg-Ruten er gennem mange Aar blevet stifmoderligt behandlet af Det forenede Dampskibsselskab, ja den er, kan man godt sige, blevet noget vanrøgtet. I den sidste Tid er den ogsaa blevet betjent paa utilfredsstillende Maade, idet de to Kieler-Baade „Skirner“ og „Ægir“ har besørget Farten, ja, nu er da Færgen „Nyborg“ blevet indsat i Ruten igen. „Skirner“ er et Skib, som det er meget uheldigt at have paa denne Rute, idet det ikke kan holde Tid saaledes som Dampfærgerne. Der er derfor sket mange Forsinkelser i den forløbne Tid. Saa snart der er den mindste Søgang, bliver denne Baad forsinket, hvilket naturligvis er til stor Gene for de rejsende. Det er ofte hændet, at man, naar man beregnede at komme til København Kl. 7, først kom her Kl. 10, og endnu værre stiller Forholdet sig paa Strækningen Kalundborg—Aarhus, idet Baaden ofte er kommet saa sent til Aarhus, at Passagererne ikke har kunnet naa Aftentogene Nord paa. Den 16. September kom „Skirner“ saaledes først ind til Aarhus Kl. 8 om Aftenen. Der var 150 Passagerer om Bord, af hvilke en hel Del skulde videre mod Nord, men nu maatte overnatte i Aarhus, og en saadan Afbrydelse af Rejsen er naturligvis meget ubehagelig. Der var endog i dette Tilfælde nogle rejsende, som ikke havde Penge til Nattelogi. Dagen efter var „Ægir“ en Time forsinket, og da „Skirner“ sejlede tilbage til Kalundborg, kunde den ikke anløbe Samsø. Hvad dette vil sige, at Øen i to Døgn er uden Post og Forbindelse med Omverdenen i det hele, vil enhver kunne forstaa, og jeg vil henstille til den højtærede Indenrigsminister som Repræsentant for Samsø at indvirke paa sin Kollega

Trafikministeren, saaledes at vi kunde blive fri for de to mindre sødygtige Skibe „Ægir“ og „Skirner“ paa denne Rute. Jeg skal kun nævne et Eksempel til paa den slette Forbindelse, om endskønt jeg har mange. Da „Ægir“ atter den 17. September skulde forlade Aarhus, var der saa mange Passagerer, der vilde rejse over Kalundborg, at 100 af dem maatte afvises. Det er naturligvis et meget uheldigt Forhold, at Folk ikke kan komme til at rejse den Vej, de ønsker. Jeg skal ikke dvæle mere ved denne Sag, men kun udtale, at det er min Overbevisning, at denne Rute, saafremt den bliver godt betjent af Staten, vil kunne oparbejdes til en meget stærkt trafikeret Rute. Det er en meget behagelig Rejse mellem Aarhus og København, idet det dels er en Rejse paa Søen og dels en Rejse med Tog og derfor ikke virker saa trættende som en Rejse, hvor man skal sidde i Toget en hel Dag. Jeg henstiller derfor til den højtærede Trafikminister at tage sig lidt af Sagen. Han vil sikkert hos den nye Generaldirektør faa en udmærket Støtte, idet denne i Modsætning til den tidligere Generaldirektør gerne vil være med til at gøre denne Rute saa bekvem som muligt for de rejsende. For at den kan blive dette, maa vi imidlertid, som sagt, bede os fri for „Ægir“ og „Skirner“ og helst have et Par moderne Færger, men indtil der bliver Raad hertil, vil vi naturligvis være godt tilfredse med at beholde „Korsør“ og „Nyborg“.

Der findes ligeledes i Anmærkningerne til Finanslovforslaget Sp. 578 nogle Udtalelser om det Dobbeltspor, som for Tiden lægges mellem Aarhus og Hasselager, og som blev paabegyndt for 2 Aar siden. Der staar, at Arbejdet af forskellige Grunde ikke er blevet fremmet saa meget som oprindelig forudsat, hvorfor Ministeren foreslaar, i Stedet for som tidligere vedtaget at gennemføre Anlægget paa 3 Aar i Overensstemmelse med, hvad der blev vedtaget paa Finansloven for 1913—14, at forlænge Tiden for Arbejdets Gennemførelse med 1 Aar. Der stilles derfor nu Forslag om kun at bruge 140,000 Kr. i det kommende Finansaar i Stedet for Restbeløbet paa 240,000 Kr. Saafremt de Grunde, som i Anmærkningerne siges at foreligge, ikke er særdeles paatrængende, vil jeg meget indstændigt anmode den ærede Minister for offentlige Arbejder om i det kommende Finansaar at bruge hele Restbeløbet af den 3-aarige Bevilling. Gennemførelsen af dette Dobbeltspor saavel som Gennemførelsen af det Dobbeltspor