

—Aarhus, skyldes dette ikke foretagne Beregninger angaaende Rentabiliteten af denne Linie i Sammenligning med andre Linier, da den Trafik, der her kan være Tale om, i det væsentlige først skal oparbejdes, og det faktiske Grundlag for en Rentabilitetsberegning saaledes mangler. Valget af den paagældende Linie beror derfor alene paa en subjektiv Bedømmelse ud fra de af mig udviklede Synspunkter ved Fremsættelsen af det vedkommende Lovforslag.“ Det er altsaa den højtærede Ministers Begrundelse af denne Linie. Det er lidt mærkeligt, at man ikke skulde være i Stand til at opstille en Rentabilitetsberegning for Trafikken, naar man regner med tre Færger og en Godsmængde af 240,000 t aarlig. Fordi en Virksomhed først senere skal træde i Kraft, behøver man derfor ikke at afvise Rentabilitetsbetragtninger. I Virkeligheden er Svaret derfor højest besynderligt. Man vil altid ved forstandige Beregninger kunne søge at gøre sig klart, om et saadant Anlæg af økonomisk Art kan bære sig eller ikke, om det har nogen Fordel eller ikke. Hvis man skal vente, til Forbindelsen er i Gang og Godstrafikken en Gang er etableret i sit fulde Omfang, har Beregningen jo ikke nogen stor Interesse mere som Vejledning for Afgørelsen. Men formentlig er Forholdet da ogsaa dette, at der ikke i Administrationen, i selve Statsbanerne, findes en tilstrækkelig Støtte for Kalundborg-Ruten, men at denne bygger paa et almindeligt Ønske om at forbedre Trafikken mellem Jylland og Øerne og en almindelig Forestilling om, at dette maatte være heldbringende. Hvis man havde holdt sig til Etableringen af en Persontrafik — derunder Natforbindelse — med hurtiggaaende og stærke Persondampere, vilde der sikkert heller ikke fra nogen Side være rejst Tvivl om Hensigtsmæssigheden deraf. Noget anderledes og tvivlsommere stiller Sagen sig, naar der ønskes en Dampfærgeforbindelse, altsaa for Godsvogne, fordi det stadig er uoplyst, om det betaler sig at sende Godsvognene den Vej, eller om det ikke i Virkeligheden er billigere at sende dem den gamle Vej. Dette foreligger der ingen Oplysninger om, man ved i Virkeligheden ikke noget derom. Man kunde jo tænke sig, at der til Ønsket om Dampfærgeforbindelse særlig knyttede sig Ønsket om at kunne faa Sovevogne overført ad denne Vej. Men i Betragtning af, at det altid er et ringe Antal af samtlige rejsende, der kan benytte Sovevogn, har jeg ikke nogen

Grund til at tro, at dette Forhold kan være vejledende for Spørgsmaalets Afgørelse. Naar jeg imidlertid desuagtet slutter mig til Forslaget angaaende Kalundborg-Ruten, er det bl. a., fordi Forslaget nu foreligger, og der skal tages Stilling til det med Ja eller Nej, og jeg er tilbøjelig til at tro, at naar Ruten en Gang er etableret, vil den blive stærkt trafikeret og saaledes bære sin Del af Trafikken, at der altsaa ikke er nogen Grund til at antage, at Ruten ikke skulde kunne gøre megen Nytte.

Derimod synes det mig mere tvivlsomt, om man gaar den rette Vej ved at lægge det ene Endepunkt for denne Færgeforbindelse ved selve Kalundborg i Stedet for ved det Punkt, som man kalder Gisseløre. Kalundborg Fjord har jo en Udstrækning fra Kalundborg til Refsnæs af ca. 2 Mil, og ved at føre Banen ud til Refsnæs vil man afkorte Dampfærgernes Sejlads og derved vinde Tid. Men mest afgørende turde det dog være, at vi i Perioder som dem, vi har haft, og som sikkert vil komme igen, maa regne med, at Kalundborg Fjord kan blive pakket med Is. Nu har man ganske vist til Dels afvist denne Betragtning, men ogsaa kun til Dels. I Bilagene vil ærede Medlemmer have fundet en Erklæring fra Meteorologisk Institut, som paa flere Maader turde fortjene Opmærksomhed, blandt andet fordi Lederen af dette Institut er gammel Sømand, og denne Erklæring, som siger, at det foreliggende Undersøgelsesmateriale egentlig er for knapt, slutter med at erklære, at „efter det foran oplyste bør en Færgehavn — med Hensyn til Isforholdene — ikke lægges ved selve Kalundborg By, men derimod ude i den ydre Del af Fjorden, udenfor Linien Asnæs Vesterskov —Ulvstrup“. En Undersøgelse af det øvrige Materiale, som foreligger, viser i samme Retning, og de lidt ældre Medlemmer, som kan mindes Forholdene i Firsene, vil sikkert ikke være i Tvivl om, at Kalundborg Fjord kan volde en Del Vanskeligheder, hvis vi faar virkelige Isvinterperioder. Ganske vist vil Anlægget af Havnen ved Refsnæs kræve en Baneforbindelse og derved blive dyrere. Men naar man endelig vil etablere en omfattende Dampfærgeforbindelse mellem Kalundborg og Aarhus, turde det være rigtigt at gøre det saaledes, at man ikke alt for hurtigt kommer til at fortryde det, og man maa derfor vistnok hellere tage denne Merudgift med nu.

Noget anderledes stiller det sig efter