

at denne Del af Driften ikke kan betale sig; der maa vel anlægges et Par Stationer paa Vejen.

Der har været en Mærkelighed ved Forholdet mellem det Mindretal, der bestaar af de ærede Medlemmer fra Verninge (Jensen-Sønderup) og Frederikshavn (Thomas Larsen), og det Mindretal, der bestaar af det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds (Foss), thi til at begynde med faar man det Indtryk, at det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds egentlig støtter det førstnævnte Mindretal, men gennem Ordførertalerne her i Dag fik man et meget stærkt Indtryk af, at Enigheden mellem de to Mindretal er meget begrænset. Saaledes udtalte det ærede Medlem fra Frederikshavn om Kalundborg-Ruten, at han ansaa den for det allervigtigste af det hele; den i Forbindelse med den dobbeltsporede Bane fra Aarhus til Randers maatte sættes i Spidsen for alle de Forslag, der skulde fremmes. Det ærede Medlem for Københavns 6te Valgkreds (Foss) mener derimod, at Kalundborg—Aarhus-Ruten er meget svagt begrundet. Det ærede Medlem fremdrog til Belysning heraf en Skrivelse fra Ministeriet, hvori det siges rent ud, at der foreligger ingen Beregninger over, hvorledes denne Rute vil kunne betale sig, og kritiserede, at man ikke var i Stand til at fremlægge saadanne Beregninger, selv om de maatte blive kalkulatoriske. Men det forekommer mig, at der ikke vil kunne paavises noget Støttepunkt for en saadan Beregning. Den Størrelse, som er foreslaaet for Færgernes Vedkommende, Antallet af Færger og den Godsmængde, som er anslaaet, beror selvfølgelig paa en skønsmæssig Sammenhæng med de Tal, man allerede nu regner med for Gods, som transporteres fra Jylland til Øerne, men det er overordentlig vanskeligt at have noget virkeligt Begreb om, hvorledes Forholdet vil udvikle sig, netop naar der kommer en Færge, thi saa maa man gaa ud fra, at denne Trafik vil blive væsentlig begunstiget, og de Momenter, som man benytter for at foretage Rentabilitetsberegninger over en projekteret ny Jernbane, har man jo ikke paa en saadan Sørute. Naar der projekteres en Jernbane, fra Aarhus til Randers f. Eks. eller en af de mange Privatbaner, har man visse Holdpunkter i Befolkningens Tæthed, Jordens Beskaffenhed og mange saadanne Ting, paa Grundlag af hvilke man da anlægger et Skøn, der i Regelen viser sig at holde Stik, men

×

saadanne Holdpunkter vil der slet ikke være for at beregne Trafikkens Størrelse paa Færgefarten mellem Aarhus og Kalundborg. At denne Rute foreslaas anlagt, beror i Virkeligheden, som det er sagt i Ministeriets Skrivelse, paa en subjektiv Bedømmelse af disse Forhold. Men det ærede Medlem maa være klar over, at det er — navnlig her i Tinget — en meget almindelig Opfattelse, at Ruten vil vise sig gavnlig og vil faa Tilslutning. For øvrigt fremkom det ærede Medlem selv med en Udtalelse om, at han var tilbøjelig til at tro, at denne Rute vilde blive stærkt trafikeret. Naar saaledes alle er tilbøjelige til at tro, at den vil blive stærkt trafikeret, og de fleste endogsaa føler sig overbeviste derom, er det egentlig Begrundelse nok for at gennemføre en saadan Rute. Jeg skal for øvrigt minde om, at jeg i sin Tid har fremsat Forslag om, at Ruten Kalundborg—Aarhus skulde betjenes ikke af Færger, men af hurtigt-gaaende Dampskibe, og jeg vilde have foretrukket den Løsning af Spørgsmaalet paa denne Rute. Men jeg stødte paa en saadan Modstand indenfor Folketinget, navnlig indenfor Tingets Flertal, at Planen maatte opgives, og jeg har derfor fundet det rigtigt at rette mig efter den her i Tinget almindelige Stemning for denne Rute, saa meget mere som Rigtigheden af den almindelige Opfattelse i Virkeligheden har vundet en hel Del Bekræftelse ved den Udvikling, Ruten har haft, efter at Staten har overtaget den for Persontrafikkens Vedkommende. Hvad angaar Godstrafikken, kan man jo ikke vide noget om, hvorledes den vil udvikle sig.

Jeg skal dernæst omtale Spørgsmaalet om en fast Jernbaneforbindelse over Storstrømmen. Der har Valget først og fremmest staaet imellem, om man skulde anlægge en Bro eller en Tunnel. Det vil sige, egentlig har Valget først staaet imellem en lav Bro og en høj Bro, og først efter at man indenfor Udvalget har ment at burde give sig i Lag med en høj Bro, har Drøftelsen af Spørgsmaalet, om en Tunnel vilde være mulig, fundet større Interesse. Skønt man nu fra alle Sider ganske har forladt den Bro, som er foreslaaet i Ministeriets Forslag, den lave Bro, vil jeg dog gerne oplyse, at jeg egentlig fremdeles maa hævde, at denne lave Bro er den bedste, er at foretrække i alle Henseender, hvis man kun tager trafikale Hensyn. Der opnaas ved Bygningen af den lave Bro Stigningsforhold, som det ikke uden ganske uforholdsmæssige Bekost-