

disse Kommuner. Jeg tror, det vilde blive et meget farligt Forhold for Staten at indlade sig paa, hvis man skal til at deltage i Betalingen af Underskud ved Privatbanerne. Jeg tror, Staten stiller sig overmaade kulant ved den Maade, hvorpaa den deltager i Anlæg af Privatbaner. Det gaar dog vist ikke an, at Staten ogsaa skal til at deltage i eventuelle Underskud ved Driften. Jeg kan heller ikke tro, det skulde være det ærede Medlems Mening; jeg ved godt, det ærede Medlem i sin Valgkreds har en Bane, som det kniber haardt for i saa Henseende, men de maa jo der se at faa det ordnet saa godt som muligt for denne Banes Vedkommende; der kan ikke være Tale om, at Staten skal deltage i Betalingen af Underskuddet.

Det ærede Medlem omtalte ogsaa Posthusforholdene i Kolding. Det er nu lidt tidligt at komme ind paa det Spørgsmaal, da det endnu er paa Forberedelsernes Stadium. Jeg ved godt, at det ærede Medlem og mange i Kolding gerne vil have Postvæsenet til at købe en bestemt Grund dér, hvorpaa der skulde opføres et Posthus. Jeg ved ogsaa, at hvis Postvæsenet bygger paa en Grund, som det har nede i Nærheden af Banegaarden, kan man dér opføre et Posthus og derved spare saa meget i aarlige Driftsudgifter, at vi kan baade forrente og amortisere Udgifterne ved Opførelsen af det nye Posthus. Og Hensyn til Driftsøkonomien bør naturligvis tages fra Postvæsenets Side. Hvis man fra Kolding Kommunes Side ønsker Posthuset lagt paa en bestemt Grund, maa man komme med et Tilbud, som viser, at man virkelig sætter Pris paa at faa Posthuset lagt netop dér. Jeg skal i denne Forbindelse nævne for det ærede Medlem, at i Haderslev staar man ogsaa overfor en Ordning af Posthusforholdene. Her ligger det gamle Posthus i Nærheden af Stationen; Haderslev Byraad vil købe Posthuset og betale det med en rimelig Pris, og saa vil det give os gratis en udmærket Grund i Byen, hvor vi saa skulde bygge Posthuset. Jeg siger til Kolding By: Kom og vær lige saa kulant som Nabobyen Haderslev, saa haaber jeg, vi skal komme til en Ordning, som er tilfredsstillende baade for Kolding By og for Postvæsenet.

Det ærede Medlem Hr. Ibsen omtalte Anlægget af Holbæk—Vedde-Banen. Ja, denne Bane er jo vedtaget, men der er endnu ikke gjort noget fra de lokale Myndigheders Side for at faa den bygget, og jeg tror, det er bedst, at de lokale Myndigheder gaar i Spidsen. Den Kommission,

som nu undersøger Forholdet — hvis jeg maa udtrykke det kort saaledes — mellem Automobiler og Baner, har ogsaa været inde paa dette Spørgsmaal og ført Forhandlinger desangaaende, og den har faaet oplyst, at den omtalte Bane med de nuværende Prisforhold vil koste ca. 3¼ Mill. Kr. Vi har søgt Oplysning hos Direktøren for Tilsynet med de private Baner, om han mener, at Driften af denne Bane vil kunne bære sig — der er ikke Tale om nogen Forrentning af den Kapital, der er bundet deri —, og han mener, at Driften nogenlunde vil kunne bære sig. Jeg skal imidlertid oplyse, at hverken Amtskommunen eller Byraadet eller Sogneraadene endnu i Virkeligheden har taget Stilling til Sagen. Amtet er nærmest køligt overfor Baneprojektet. Holbæk Bys Repræsentanter ønsker Sagen fremmet, navnlig under Hensyn til de Fremtidsmuligheder, Holbæk By vil faa ved en Uddybning af Havnen. Landkommunerne er betænkelige og ønsker ikke Banen for Øjeblikket, medens de dog heller ikke ønsker, at Sagen skal opgives; de forbeholder sig blot deres Stilling. Men naar Forholdet ligger saaledes med Hensyn til de lokale Myndigheders Stilling — og den er ikke uklog —, tror jeg, Staten maa holde sig i Ro.

Endelig kom det ærede Medlem Hr. Ibsen ind paa Spørgsmaalet om en bedre Forbindelse paa Kalundborg—Aarhus-Ruten, enten en Dagforbindelse mellem København—Kalundborg—Aarhus og omvendt eller en Natforbindelse. Jeg vil herom gerne oplyse, hvad først Dagforbindelsen angaar, at under Forudsætning af, at en saadan Dagforbindelse skulde besørges af de i Fart værende Skibe og med Tilslutning til de i Aarhus bestaaende Forbindelser, vilde der kræves Indlæggelse af et nyt Eksprestog paa Sjælland. Planen vilde blive omtrent følgende: Afgang fra København ca. Kl. 3 om Eftermiddagen, Ankomst til Kalundborg Kl. 5,20, Afgang Kl. 5,40, Ankomst til Aarhus Kl. 10,30 Aften; og den modsatte Vej: Afgang fra Aarhus Kl. ca. 6 Eftermiddag, i Kalundborg Kl. 10,50, fra Kalundborg 11,10, i København 1,30 Nat. Saaledes vilde en saakaldt Dagforbindelse blive. Og saa skulde der selvfølgelig etableres Tilknytning til Togene fra Aarhus. Angaaende Udgifterne kan jeg oplyse, at et nyt Eksprestog København—Kalundborg beregner man rent kalkulatorisk at ville koste 160 000 Kr. om Aaret, en ny Dobbelttur Kalundborg—Aarhus, hvad Kul og Olie angaar, ca. 230 000 Kr., Personalet 200 000 Kr., Sejle- og Natpenge ca. 20 000 Kr.,