

**[Boeck-Hansen.]**

Punkter. Det var endogsaa saadan, at der blev besvaret Spørgsmaal, som jeg ikke fik Tid at stille, og det er jeg særlig glad for. Dette skyldes jo vor Forretningsorden, der er saadan, at Forespørgerens Taletid er begrænset, medens den højtærede Minister har Lov at tale saa længe, han nu synes det er rigtigt. Jeg er glad for, at Ministeren har udnyttet denne Frihed til netop at besvare Spørgsmaal, som altsaa har ligget saa nær, at det var rimeligt at besvare dem, selv om de ikke var blevet stillet.

Der er dog flere Ting, jeg alligevel gerne vil have Lov at spørge om, som endnu forekommer mig dunkle. Der er f. Eks. dette, hvorfor man ikke har anvendt en Isbryderfærge, der hedder „Odin“, som er dampdreven. Man har sagt mig, at den er blevet brugt i den senere Tid, men at man i den vanskeligste Tid ikke brugte den. Man har fortalt mig, at det er en særdeles god Færge netop under saadanne Forhold.

Jeg vil ogsaa indtrængende spørge den højtærede Minister, om man med Henblik paa Luftfarten tænker paa at træde i Forbindelse med saadanne Byer som Aarhus og Odense om Bygning af Lufthavne. Man kommer, saaledes som Ministeren ogsaa sagde, ikke udenom, at Luftfartselskabet har gjort et stort Arbejde i denne vanskelige Tid og vilde kunne have udført det endnu bedre, hvis det ikke havde været henvist til en saa primitiv Lufthavn som den midlertidige ved Marslev. Jeg vilde ogsaa tro, det var rigtigt at have en permanent Lufthavn ved Korsør. Men denne lille By kan maaske ikke klare de økonomiske Vanskeligheder selv, og det vil derfor muligvis være nødvendigt at yde Tilskud hertil. Jeg vil altsaa spørge den højtærede Minister, om det kunde tænkes, at man satte noget saadant i Gang.

Endvidere vil jeg spørge, om man fra Ministeriets Side ikke kunde tænke sig under saa vanskelige Forhold som dem, der har været i denne Vinter, at gøre det saa bekvemt som vel muligt for de rejsende — saa bekvemt som vel vel muligt. For jeg har ikke haft Indtrykket af, og jeg tror ogsaa, at adskillige Medlemmer af dette høje Ting vil være enige med mig i, at der ikke er gjort noget ekstra for at lette Forholdene for de rejsende. Naturligvis — kan man ikke komme over Store Bælt, er der ikke noget at gøre derved, men selve Oplysninger om Toggang og Sejlads har, forekommer det mig, været saa lidet fyldestgørende, at det har været noget svært for de rejsende at følge med. Netop under saadanne Forhold burde man gøre noget ekstra for at

hjælpe de rejsende bedst muligt. Det er jo ikke lystrejsende, der er ude i saadanne Tider, det er forretningsrejsende, Statsbanernes allerbedste Kunder, ja maaske endog Kunder, der har løst Kort og saaledes har Ret til at faa Rejsen gennemført, hvis det lader sig gøre. Men hvis det ikke lader sig gøre, maa man paa alle mulige Maader gøre det saa bekvemt for dem som muligt — og det tror jeg det har knebet noget med. F. Eks. har det været noget vanskeligt ved Overfarterne. Jeg har hørt om Skibe, der er gaaet fra Aarhus og har været længe undervejs, og Maden om Bord har ikke slaaet til. Det har ikke været rart for de rejsende, det har ikke gjort det lettere, at de, naar de skulde sidde Time efter Time, ja maaske et helt Døgn, ikke har haft nogenlunde Bekvemmeligheder. Men alt dette er jo Smaa-ting, det vigtigste er, at Overfarten søges gennemført.

Landevejen fra København til Esbjerg er betegnende nok Hovedlandevej Nr. 1, og paa samme Maade burde Jernbanelinien herfra til Esbjerg være Hovedjernbanevej Nr. 1. Under Isforhold kan det blive saaledes, at det er nødvendigt at føre hele Eksporten til Esbjerg, og derfor maa man kunne koncentrere Landforbindelserne, herunder medregnet Overfarten over Store Bælt, saa Eksporten kan gennemføres. I denne Forbindelse vil jeg minde om, at jeg for 5 Aar siden spurgte, om det dog ikke var muligt, at det Dobbeltspor, som for 18 Aar siden blev paabegyndt mellem Lunderskov og Bramminge — for 18 Aar siden! —, snart blev færdigt. Nu i Aar har vi vel desværre ikke haft saa megen Eksport, men hvis hele Eksporten skal koncentreres i Esbjerg, var det meget gavnligt, om dette Spor, som man altsaa for 18 Aar siden ansaa det for rigtigt at anlægge, kunde blive færdigt.

Kalundborg—Aarhus-Ruten er en fortrinlig Forbindelse, men undertiden staar man over for nogle Mærkværdigheder med dette Skib. Der er endnu aldrig noget Menneske, der har forstaaet, hvorfor dette Skib skal svaje, inden det lægger til i Kalundborg. Jeg har spurgt om det, og kloge Folk, Skibsofficererne, har svaret mig, at et Skib lagde bedre til med den ene Side end med den anden. Det vidste jeg meget godt; der er Skibe, der lægger bedre til med Styrbordssiden end med Bagbordssiden. Men denne Forklaring er ikke fyldestgørende her, for i Kalundborg gør man sig megen Omhu med at lægge til med Bagbordssiden, medens man i Aarhus lægger til med Styrbordssiden. Jeg har ogsaa faaet en anden Forklaring,