

usandsynligt, at man ved Hjælp af saadanne Elevatorer kunde finde en Ordning, ved hvilken man omtrent til enhver Tid paa Døgnet kunde befare Broen. Jeg skal nøjes med disse Bemærkninger om Storstrømsbroen og dernæst gøre nogle Bemærkninger om Færgeforbindelsen Kalundborg—Aarhus.

Den Gang Statsbanerne med Tilslutning fra Rigsdagen selv overtog Driften af Banerne, foretog man en Handling, som vist ikke finansielt set har været synderlig lønnende. Særlig kan man ikke anse det for en økonomisk Foranstaltning at sejle med Skibe, der er byggede som Dampfærger, paa en Rute, hvor man ikke bruger dem som Dampfærger, og jeg skulde antage, at hvis man opgør, hvad dette virkelig har kostet, vil det vise sig at være ret betydelige Summer, saa at der ved denne Foranstaltning har været Udgifter, som kunde have været sparede eller anvendte paa en anden og bedre Maade. Den, der har sejlet paa Dampfærgerne mellem Aarhus og Kalundborg, vil ikke anse en saadan Dampfærge for en i nogen Henseende ideel Befordrer af Personer, det vilde i saa Henseende have været bedre, om vi havde faaet gode Persondampere paa denne Rute, ligesom det vilde have været bedre, om man havde søgt at udnytte Ruten i højere Grad, f. Eks. ved at gennemføre to Farter i Døgnet med hvert Skib i Stedet for een Tur. Den Omstændighed, at man har sat en Dampfærge ind til Persontrafik, giver ingen Erfaring for, hvad Dampfærgetrafik betyder paa denne Rute. Overfor det foreliggende Lovforslag, som tager Sigte paa ved Etablering af Dampfærgetrafik fra Kalundborg til Aarhus at aflaste Hovedbanen, er der da Anledning til at spørge, hvorledes Rentabilitetsberegningerne ser ud. Man maa paa Forhaand gaa ud fra, at det ikke er den billigste Maade at faa Varer frem paa, at føre dem i Jernbanevogne, som atter efter nogen Kørsel sættes paa Skibe, der er dertil indrettede, thi man kommer derved til at slæbe paa en uhyre død Vægt, som man maa betale for at føre frem. Den Sætning, som den ærede Ordfører for det radikale Parti (Moesgaard-Kjeldsen) brugte, at Hypothenusen er kortere end Kathederne, passer maaske ikke

her, for det kan godt være, at det er billigere at køre paa Jernbane i en Vinkel end at sejle paa Dampfærge efter Hypothenusen i den tilsvarende Trekant. Men jeg erkender, at hvad der taler for at løse Opgaven som foreslaaet, er den Omstændighed, at Banerne over Land er overlæsedede, og dernæst ogsaa, at det ikke er rene Landbaner, men at der er to Færgoevferter, som i høj Grad fordyrer ogsaa denne Trafik.

Det er naturligt, at man, naar man tænker paa Dampfærgeforbindelse gennem Kattegat Nord om Fyn, søger at finde den korteste Vej, og hvis man kunde rette sig derefter, er der neppe Tvivl om, at Refsnæs—Hou vilde være at foretrække i Stedet for Kalundborg—Aarhus. Jeg gaar ud fra, at Besejlingsforholdene til Hou ikke vil lægge Hindringer i Vejen med Undtagelse af saadanne, der kan optræde om Vinteren paa Grund af Isen. Men det er muligt, at disse er saa alvorlige, at man af den Grund bør se bort fra Valget af Hou som det ene Endepunkt for en saadan Trafik og bør lade det blive Aarhus. Derimod forekommer det mig paa den anden Side, at det vilde være en Fejl, navnlig hvis man bestemte sig for en virkelig Dampfærgetrafik, at føre den ind i Bunden af Kalundborg Fjord. Kalundborg Fjord er et Sted, som hurtigt og sikkert bliver pakket med Is. Det er ganske vist af ærede Ordførere udtalt, at nu om Stunder behøver man ikke at respektere Isen, men det ligger vist i, at Isen i adskillige Aar ikke har givet Lejlighed til de Erfaringer, som den har givet dem, der husker noget længere tilbage. I en Række af Aar i Træk havde vi i visse Vintermaaneder saa alvorlige Ishindringer og Isstandsninger, at der blev lagt de største Hindringer i Vejen for enhver regelmæssig Trafik. Jeg skal minde om 1888, da vi til langt ind i April Maaned kun kunde vedligeholde Forbindelsen med Sverige ved 1 Isbryder-Tur om Dagen, som tog mindst 8 Timer, saa at den eneste Forbindelse vedligeholdtes ved en Isbryder, der den ene Dag gik fra København til Malmø og den anden Dag fra Malmø til København. Dampene sad fast rundt omkring i Sundet og Kattegat, Eksperten til England var omtrent standset, og Forholdene var yderst vanskelige. De fore-