

følgelig ogsaa ønsker, fordi Godsforsendelsen derved vil blive noget billigere, og det er en Tidsbesparelse, som jeg synes, at Staten bør interessere sig for, fordi Driften vil blive betydelig billigere, end den nu er. Det forekommer mig, at det er utilladeligt at se bort fra disse Forhold, naar man staar overfor Valget af en ny Trafikvej, og jeg synes, at de Særinteresser, der ved Valget af Aarhus—Kalundborg-Ruten kan knytte sig til Aarhus eller Samsø eller Kalundborg, bør vige for — kan jeg sige — største Delen af vor største Landsdels Befolknings Interesser, navnlig naar disse Interesser falder sammen med Statsbanernes, hvad det forekommer mig, de gør.

Trafikken mellem Aarhus, Samsø og Kalundborg kan, som det tidligere er sket, besørge af et Par Dampskibe af passende Størrelse; der er ingen Grund til at sætte Færger i Gang for det. Dertil kommer yderligere andre Hensyn. Farvandet indenom Samsø er ikke særlig heldigt for Natfart, og det er navnlig farligt i Isvintre. Jeg har været med til for 3—4 Aar siden paa en Tur med „H. P. Prior“ at Skibet fik det ene Skovhjul slaaet i Stykker af Isen, og ved Hjælp af halvandet Skovhjul maatte det liste sig forbi Samsø og Tunø og holde det gaaende ved at lodde i Mørke og Tykningen, saa vi naaede først Aarhus Kl. 10—11 Aften i Stedet for Kl. 5, som vi skulde. Og saa maatte det endda anses for at være baade et Held, at det gik, som det gik, og en udmærket Sømandsbedrift af Kaptejnen, at det lykkedes at føre Skibet igennem under disse Forhold. Overfor dette bliver det hævdet, at Farvandet imellem Djursland og Sjællands Odde er fuldstændig rent og frit. I dette Farvand er der intet at komme i Kollision med, og der er ingen Fare for Ishindringer. Man kan sejle der til enhver Tid ved Dag og ved Nat, Sommer og Vinter, uden at behøve at frygte nogen af de Kalamiteter, som kan være forbundne med at sejle fra Aarhus til Kalundborg indenom Samsø. Ved Jylland, ud for Kolind, forsikrer søkyndige Folk, at der er dybt Vand lige ind til Kysten. Hvorledes Forholdene er ved Sjællands Odde, kender jeg ikke, men nogen stor Vanskelighed kan der neppe være. Ruten mellem Kolind og Sjællands Odde har derfor store Fordele at byde fremfor den, der nu foreslaas.

Endelig er der Anlægsomkostningerne, som ogsaa særlig maa tages i Betragtning. Jeg vil først nævne Færgerne. Med den halve Sejltid, som der vil være imellem

Djursland og Sjællands Odde, er det givet, at 2 Færger der kan besørge en større Trafik end 3 paa den foreslaaede Rute, saa derved spares der for det første et Par Millioner Kroner. Bliver Trafikken større, saa at man det foreslaaede Sted skulde bruge 5 Færger, vil man kunne nøjes med 3 paa Ruten Djursland—Sjællands Odde, og derved spares der endnu betydeligere. Færgehavnene her vil maaske koste noget mere at anlægge end paa Aarhus—Kalundborg-Ruten, jeg ved det ikke, men megen Forskel vil der neppe blive. Maaske vil det blive noget kostbarere at føre Materialerne til de af mig udpegede Steder, men det kan i alt Fald neppe volde synderlig Forskel paa Bekostningerne ved Anlægget af Færgehavnene, og disse kan her udnyttes mere intensivt, end de vil kunne ved Aarhus og Kalundborg, fordi Sejladsen her er meget kortere. I Jylland faar man en halv Snes km Bane at anlægge, nøjagtigere 8 km, fra Trustrup ud til Kysten, og paa Sjælland vil man faa 45 km Bane at bygge, og saa vil der efterhaanden komme til nogle Sporforstærkninger fra Randers og Aarhus over Ryomgaard til Trustrup. Man sparer Forbindelsessporet ved Aarhus og Molearbejdet ved Koldby Kaas, det er 4,800,000 Kr., som man rundt kan regne til $\frac{1}{2}$ Mill. Kr., og man sparer 2 Mill. Kr. til en Færge, det vil sige i alt $2\frac{1}{2}$ Mill. Kr. Naar man anvender dem til at bygge de Baner for, som der er Tale om, vil Differencen neppe blive stor, og bliver der en lille Rest tilbage, vil den billigere Drift, som man opnaar ad den Vej, meget hurtigt udligne denne. I Længden vil Færgefarten mellem Djursland og Sjællands Odde sikkert blive den for Statsbanerne billigste Vej mellem Jylland og Sjælland.

Nu ved jeg nok, at Statsbanerne har et Slagord — jeg kalder det med Villie Slagord —, som hedder „Trafikcentre“, og som bruges som Motivering for at samle stedse større Gods- og Persontrafik, hvor der i Forvejen er en saadan stor Trafik. Jeg kan ikke helt anerkende den Betragtningens Rigtighed. Samfundsmæssigt og nationalt set synes jeg, at det er af større Værdi at skabe Virksomheder og Livsbetingelser overalt i Landet, navnlig paa forholdsvist stille Pladser, og der skabe Mulighed for flere Menneskers Eksistens, end det er at bestræbe sig for at blive ved at bunke dem sammen i større og større Byer. Det sidste anses heller ikke i Almindelighed for at være heldigt. Aarhus er en By, som i Forvejen har udmærkede naturlige