

Rute imellem Frederikshavn og Vandrup har betalt sig, det vil sige, hvorledes den gennemgaaende Trafik fra de paagjældende Udlande gennem Vandet ad denne Rute har været Regning — slet og ret været Regning i Forhold til de til Driften anvendte Udgifter, jeg taler slet ikke om Anlægsudgifterne — saa turde det maaske være, at man vilde komme til det Resultat, at den Trafik, der der er stiftet frem, er dyrestøbt. Det er min Overbevisning, at man skal være meget varsom med at lade store Summer af Statens Midler ud for at skaffe gode, som det hedder, „gennemgaaende“ Forbindelser. Det Ord gennemgaaende Trafik har noget Bestikkende ved sig, det erkjender jeg, idet det er fristende at gøre Anstrengelser for at skabe en Trafik, der løber over en Bane-strækning fra den ene Ende til den anden, det er jo nemlig indlysende, at en saadan fylder ganske anderledes i Klassen end en Trafik, der kun gaar over en enkelt Brøddel af den paagjældende Trafiklinie. Men kommer man til saadanne — jeg havde nær sagt Absurditeter, men jeg vil sige Mærkeligheder som dem, vi have været inde paa med Hensyn til den jydsk gennemgaaende Trafik, nemlig dette, at praktiske Folk, der bo i Frederikshavn, have set deres Regning ved at sende Varecollier, der skulde til Tydskland, for deres private Regning op til Gøteborg, og lade dem indstrive der som gennemgaaende Gods til Hamborg, Berlin eller et andet Sted i Tydskland — det har betalt sig for dem, derfor have de gjort det — saa maa det dog siges at være en høist mærkværdig Maade at fremme et Lands Interesser paa. Nei, mine Herrer, lad os vel vogte os for at komme for langt ind paa den Wildmand: at ofre Millioner for at tjene vore Nabo-stater med at skaffe dem en nem Gjenvei til hinanden. Jeg for mit Vedkommende maa træve, at det først med rene, klare Bogstaver og Tal paa Papiret klarlægges og godtgøres, at vi ville have om end ikke Fordel deraf, saa dog ikke altfor enorme Tab, inden jeg kan være med til at ofre mange Mil-lioner for at skabe en Trafiklinie af den Art. Jeg tør maaske eksempelvis nævne, at et af de Lande i Europa — og man kan vist sige Verden — der ligge bedst for den gennemgaaende Trafik, er som bekendt Belgien. Det har gennemsnitlig havt omtrent en Fjerdedel, 25 pCt. af sin Jernbanetrafik som gennemgaaende. Det viser bedst den gennemgaaende Traffiks egentlige Betydning i Forhold til Landets egen. Hvad vi have, ved jeg ikke, thi det kan man ikke se; jeg vilde som sagt ønske, at man en Gang kunde

komme til at fremlægge for os en ordentlig statistisk Opjarelse af dette Spørgsmaal, hvad vi have af gennemgaaende Trafik, hvad det har kostet at skaffe os denne gennemgaaende Trafik, det vil sige, hvad vi have maattet ofre i Retning af Fragtmøderation for at faae den, og det egentlige økonomiske Udbytte af, at vi have faaet den. Det turde nok være, at det vilde slaa en hel Del koldt Vand i Blodet paa dem, der nu ere saa ivrige for, at vi skulle anvende mangfoldige Millioner paa at skaffe denne gode og bekvemme Gjenvei for vore Naboer igennem vort Land. Forøvrigt har jeg blot endnu en enkelt Bemærkning. Jeg sagde før, at jeg selvfølgelig forudsatte, at Planen til at slutte Helsingørs Banegaard involverede og absolut maa involvere Etableringen af en Dampfærgeforbindelse med Helsingborg; og det er vist fuldkommen rigtigt. Jeg tror ganske vist ikke meget paa, at denne Dampfærgeforbindelse vil tilvejebringe nogen stor Trafik. Grunden, hvorfor man etablerer en Dampfærgeforbindelse, er jo selvfølgelig ikke for Persontrafikken — den besørjes i det Mindste ligesaa godt med gode Dampskibe — men det er for Godstrafikken. Hidtil har der ganske vist været et rent Minimum, et rent mikroskopisk Minimum af Godstrafik mellem Helsingør og Helsingborg, men jeg tvivler selvfølgelig ikke om, at en eventuel Dampfærgeforbindelse vil oparbejde nogen Trafik. Men at der nogenstunde i en over-skuelig Fremtid skulde opstaa en Gods-traffic mellem de Stationer, som ikke skulde kunne besørjes med en Dampfærge som den, den høitærede Minister jo ogsaa har tænkt sig, nemlig den mindste Type, Fredericia—Strib-Typen, anser jeg for aldeles usandsynligt. Jeg er ganske enig med den høitærede Minister om, at naar der skal etableres en Dampfærgeforbindelse, er det fuldkommen tilstrækkeligt, ja meget mere end tilstrækkeligt, at etablere en Dampfærgeforbindelse med den mindste Type af Dampfærger. Hvad Gennemførelsen af en Plan som den, jeg tænker mig, nemlig Etableringen af en Dampfærgehavn nordfor Kronborg Bynt med Sporforbindelse udenom Kirkegaardens til den nuværende Station og eventuelt nogle Udvidelser af Helsingør Station mod Nord — det kan lade sig gøre uden at fortrædige Kirkegården — har jeg ikke mindste Begreb om, og det kan jeg altsaa ikke sige Noget om. Men jeg tør i al Mindelighed paastaa, at det, saaledes som jeg sagde, vil blive en Brøddel af den betydelige Udgift, som man nu har foreslaaet ydet til Flytningen af Helsingør Banegaard. Men jeg erkjender, at skal man overhovedet