

Statsbanerne behøve ikke andet end et nyt Ekstratog fra Frederikshavn til Randers eller Aarhus en Gang om Dagen i begge Retninger, saa er Forbindelsen til Stede, det er det hele som udfordres, for at man i Norge kan skride til at oprette en Dampskibsforbindelse, som kan blive til Nytte baade for Norge og for os.

Der er ganske vist tre mægtige Faktorer, som stille sig hindrende i Vejen for at faa gennemført et saadant System. Det er naturligvis først og fremmest Sverige, som ønsker at bibeholde eller drage hele den norske Post- og Godsbefordring og Persontrafik ad svenske Baner over Trelleborg—Sassnitz. Det er den ene Magt, den anden Magt, som strider imod, er de danske Statsbaner. Det har været Princippet for de danske Statsbaner, saa længe de have eksisteret, saa vidt muligt at drage al Trafik over Kjøbenhavn. Vejen til Kjøbenhavn og fra Kjøbenhavn lægges der særlig Vægt paa, hvorimod man systematisk har modsat sig en passende Udvikling af de jyske Banelinier, der kunde støtte jydsk gennemgaaende Trafik, og Eksporttrafik, der kunde træde hindrende i Vejen for Udviklingen gennem Kjøbenhavn. Specielt lige over for den Route, som jeg her omtaler, har man søgt — og fastholder endnu at man vil søge — at drage den norske Trafik ad den svenske Vestbane ned over Helsingør, Kjøbenhavn og Gedser. Det er Hovedprincippet for de danske Statsbaner, som det gælder om fra vor Side i Jylland at faa modarbejdet. Jeg tror, det vil være et berettiget Ønske fra Handelens, Industriens, Jordbrugets og Fiskeriets Side i Jylland at fordre, at skal Udviklingen af Linien Gedser—Warnemünde støttes yderligere, maa vi samtidig fordre, at der gøres, hvad der er muligt, for at de jyske Baner kunne faa den gennemgaaende Trafik og den Eksporttrafik, som er naturlig i Forbindelsen med Norge til Dels Sverige. Endelig er der en tredje Magt, som naturlig modarbejder dette. Det er det forenede Dampskibsselskab. Ligesom de danske Statsbaner har det forenede Dampskibsselskab altid stillet en sejt Modstand mod enhver Udvikling af Transportforholdene, der kunde svække Eksporten og Importen over Kjøbenhavn. Jeg behøver ikke at henvise til den lange sejre Kamp der har været ført fra det forenede Dampskibsselskab mod Udviklingen fra Esbjerg og de østjyske Havne. Denne Modstand vedbliver bestandig og det er selvfølgelig, at det forenede Dampskibsselskab har mest

Interesse i at fastholde saa meget af Dampskibsrouterne. Kjøbenhavn—Norge—Sverige som muligt.

Skulde det ikke lykkes i en nær Fremtid at faa gennemført væsentlige Forbedringer i Forbindelsen med Norge og Sverige over Frederikshavn, er det min sikre Tro, at der fra Jylland fra alle Sider af Erhvervslivet, fra Handelsstandens, fra Fiskeriforeningernes, Landboforeningernes og Industriens Side overalt vil blive sat en Bevægelse i Gang for at søge at paavirke Regering og Rigsdag i den Retning. Jeg haaber, det vil ske, og jeg er temmelig overbevist om, at det vil ske. I 1895 var man enig om det hele, men blev fuldstændig afvist. Tiden maa være kommen netop nu, hvor Udviklingen har taget et stærkt Opsving, hvad de statistiske Oplysninger ville vise med Hensyn til Forbindelsen Norge—Jylland, og den kan udvikles i overordentlig Grad. Jeg tror, vi ere berettigede til at fordre, at det sker. Der er fra flere Sider indvendt imod dette, som mod Samfærdsels Udvikling i Almindelighed, at den koster for meget. Min ærede Sidemand her, det ærede Medlem for Odense Amts 1ste Valgkreds (Scavenius) har særlig urgeret, hvor stærkt tyngende Jærnbanebudgettet hviler paa os paa Grund af de store Udgifter. Men han tager ikke i Betragtning det mægtige Opsving, som Forbedringen af Samfærdselsmidlerne giver for hele Erhvervslivet. Han henviste til, at det vilde være nødvendigt at hæve Tariffen baade for Personer og Gods — det antager jeg da, han mente — og den ærede Minister var ikke tilbøjelig til at gaa ind paa den samme Synsmaade. Jeg tror, det vilde vække en absolut Modstand i det mindste i dette Ting. For det første vil det være for tidligt at gaa væk fra de lave Takster efter en saa kort Prøvetid. Jeg tror, Befolkningen har faaet Øje for den indirekte Gavn, hele Erhvervslivet har af dem. Jeg tror heller ikke, det vil lykkes. Den eneste Forhøjelse af Tariffen, jeg kunde tænke mig mulig, vilde være en Forhøjelse af Priserne for Eksprestogene paa de lange Afstande, og selv der vilde det være tvivlsomt, om det vilde vise sig praktisk. Skulde man endelig gaa til en Forhøjelse af Taksterne, vilde man ubetinget vinde en stor Fordel ved først at gøre det efter i en længere Række af Aar at have prøvet de lave Takster. Og havde vi først lært at benytte Samfærdselsmidlerne, vilde er Forhøjelse af Taksterne maaske ikke blive afskrækkende, men en Prøvetid som den, vi have haft, maa siges