

Medlem antydede, nemlig at faa Eksprestogene førte igennem, som saadanne til Frederikshavn. Hvis dette skulde ske hver Dag, som jo det ærede Medlem ønskede — dette vilde jo kun faa Betydning for Forbindelsen til Gøteborg, ja ogsaa til Christianssand, som dog ikke er saa betydningsfuld som de andre — saa vilde dette koste omtrent 75,000 Kr. om Aaret. Dette er ikke nogen Smaaskilling; min Tanke er derfor ogsaa den, at man kunde blive staende ved at gennemføre det som et Eksprestog de to Gange om Ugen, da der er Dampskibsforbindelse mellem Frederikshavn—Christiania og omvendt. Dette kan kun ske ved at etablere et nyt Eksprestog. Man tør ikke lade et af de nu langsomt kørende Tog springe alle Smaastationer over, uden at skaffe dem en ny Forbindelse, saa det vilde i Virkeligheden blive det samme som et nyt Eksprestog i hver Retning. Dette have vi imidlertid ikke været bange for mellem Fredericia—Esbjerg, da det gjaldt Routen Esbjerg—Parkestone, og det forekommer mig heller ikke meget urimeligt, om man kom til noget lignende i Vendsyssel. Det er derfor det, jeg for Tiden har under Overvejelse. Dette vil ganske vist koste henimod 40,000 Kr. aarlig. Hvorledes det kan koste henimod 40,000 Kr. de 2 Gange ugentlig, naar det koster 75,000 Kr. for det daglige Eksprestog, dette er noget, jeg har spekuleret lidt over, men ikke haft Tid til at faa nærmere Rede paa. Det er de Tal, der ere mig opgivne af Generaldirektionen.

Jeg vender mig saa til det ærede Medlem for Æbeltoft (N. Neergaard). Det ærede Medlem kom i sine Udtalelser med nogle almindelige Betragtninger over Statsbaneadministrationens Forhold til de Ønsker, som fremkomme dels fra Personalet, dels fra Publikum, og ved Siden af, at han erklærede sig ganske enig i Spare-systemet og meget loyalt udtalte, at det ogsaa var mærkeligt andet, da det jo var Folketinget, der mere end nogen anden har krævet, at dette skulde indføres, end ogsaa — det er min Forgængers Udtryk, jeg laaner — „med Jernhaand“, føjede han dog til, at man kunde jo ogsaa stille sig for stejlt, man maatte ikke vente, til langvarig Pression eller aarelange Kampe vare gaaede forud, inden man gav efter for de Krav, der rejstes. Det ærede Medlem var dog loyal nok, det tvivlede jeg selvfølgelig heller ikke om, til at tilføje, at han naturligvis forudsatte, at de Krav, hvorom Talen var, havde nogen Grund for

sig eller vare rimelige — det var vist de Udtryk, det ærede Medlem brugte. Og naar dette føjes til, er jeg ganske enig med det ærede Medlem. Begrundede og rimelige Krav bør man efterkomme uden nogen Pression, og det ærede Medlem vil da ogsaa sikkert erkende, at der ikke er saa faa Eksempler paa, at det er sket ogsaa i den Tid, jeg har haft den Ære at forestaa Trafikministeriet. Maa jeg nævne saadanne Ting som de 8 Dages Ferie, jeg foreslog i Fjor, det var ikke ifølge nogen Pression; eller Fribefordringen til Soldaterne, som vi forsøgsvis have indført og nu gaa videre med; eller den Hjælp til Mergeltransport, som vi i Fjor vare inde paa ovre ved Viborg—Herning-Banen. Skønt det jo egentlig ikke hører under mig, gik jeg med dertil uden nogen Pression; eller for at nævne et rent administrativt Forhold: Afskaffelsen af Løfteeder for hele Statsbanepersonalet; eller Ophævelsen af Forskellen mellem Sølv- og Guldsnore; eller for at nævne et Eksempel fra i Aar: Forbedringen af Forholdene for Ledvogtere og Depotarbejdere og de mange mindre Forøgelses af Personalet og den store Bevilling til Materiel. Jeg er som sagt ganske enig med det ærede Medlem i, at naar Kravene ere begrundede eller rimelige, bør de imødekommes uden Pression. Men det er jo det ulykkelige — det vil det ærede Medlem ogsaa give mig Ret i —, at det er saa vanskeligt at blive enig om, hvad der er begrundet og rimeligt, og hvad der ikke er det. Den Rigsdagsmand, der har lokale Interesser at varetage, har saare vanskeligt ved at indrømme, at de Krav, han fremsætter, ere mindre rimelige eller mindre begrundede. Mon ikke mange af de Kampe, der er Tale om, og meget af den Pression, der anvendes, stammer fra, at det er saa vanskeligt at se tilstrækkelig alsidigt paa disse Spørgsmaal, naar man bor i en bestemt Egn og har Brug for et bestemt Kravs Opfyldelse eller staaer som Talsmand for disse Beboeres Krav? Det ærede Medlem nævnedes til Slutning, at der vistnok ikke blev reklameret tilstrækkeligt for Gødsler—Warnemünde-Routen. Det Spørgsmaal havde vi ogsaa fremme i Fjor. Det var jo først, da Færgefarten oprettedes, at denne Route opnaaede den Godhed, som gør, at vi med god Samvittighed kunne reklamere for den; og paa den Tid averteredes der i en Række nordiske, tyske og engelske Dagblade for omtrent 5,200 Kr. I 1904 blev der udarbejdet en Reklameplakat og Prospekt- eller Postkort