

at man saa inddrager nogle af de Vogne og Kupeer, som første og anden Klasses rejsende nu køre med; thi hvis man bliver ved at køre med lige saa mange første og anden Klasses Vogne som nu, hjælper det selvfølgelig ikke.

I denne Forbindelse vil jeg gerne takke den højtærede Minister for den Velvillie, hvormed han tog mod den Henstilling, jeg gjorde om yderligere at indskrænke første Klasse. Selv om det ikke helt er muligt at afskaffe første Klasse, vil det dog sikkert være muligt at indskrænke Antallet af første Klasses Kupeer. Det er, som jeg sagde i mit indledende Foredrag, ret ærgerligt at se, naar man rejser med Toget, at Halvdelen af en Vogn ofte er ubenyttet, fordi den indeholder første Klasses Kupeer. Det er i Virkeligheden en meget ringe Benyttelse, der gøres af første Klasse. Jeg har ikke Tallene for sidste Aar, fordi man nu ikke mere skelner mellem første og anden Klasse, men opfører dem sammen i Driftsberetningen. Men hvis man f. Eks. ser paa det sidste Driftsaar, hvor man opførte første Klasse særskilt, i 1909, vil man se, at der endog har været færre første Klasses rejsende, end der har været Tog, fordi man havde første Klasses Vogne i alle Tog. Det er selvfølgelig komplet meningsløst, og det illustrerer klart, at der har været adskillige Tog med første Klasses Kupeer, i hvilke der slet ingen første Klasses rejsende har været.

Ærede Medlemmer have ogsaa ment, at naar vi nu gik til en Takstforhøjelse, vilde Dampskibene i endnu højere Grad, end de nu gøre, tage Fragten fra Banerne. Jeg har været inde paa det Spørgsmaal, idet jeg pegede paa, at Udbyttet for vore Dampskibsselskaber i de senere Aar har været meget tarveligt, og at de derfor sikkert vilde benytte den Anledning, de nu faa, til at tage en noget forhøjet Betaling for Fragten. Jeg kunde dog i denne Forbindelse have Lyst til at pege paa noget andet — jeg skal gøre det ganske i Forbigaaende, fordi det er et Spørgsmaal, jeg slet ikke ønsker at rejse ved denne Lejlighed, men det er et Spørgsmaal, jeg har peget paa tidligere, og som jeg mener, der nok kunde være Grund til lige i Forbigaaende at nævne her. Vor Konkurrence med Dampskibsselskaberne vil blive stærkest paa de lange Afstande, og særlig vil Konkurrencen med Det forenede Dampskibsselskabs Skibe blive stærk paa de østjydske Havnebyer. Men hvis det skulde vise sig, at denne Konkurrence blev Statsbanerne for stærk, vilde Statsbanerne for at imødegaa den kunne gaa til noget, som jeg har peget

paa gentagne Gange her, og hvorved denne Konkurrence i alt Fald for Persontrafikens Vedkommende vilde blive slaaet fuldstændig til Jorden, nemlig at oprette en Dampfærgeforbindelse mellem Sjælland og Jylland, mellem Refsnæs og Hou. Hvis man gjorde det, vilde man derved spare de rejsende fra Aarhus og Nord efter 2½ Time paa Rejsen fra Jylland til København; fra Skanderborg vilde man spare de rejsende 2 Timer, fra Horsens 1½ Time, og Vest paa vilde man spare noget lignende. Naar man faar gennemført Vejle—Herning-Banen, vilde man spare 1 Time til Vestjylland, men før den bliver færdig, vilde man ogsaa der spare omtrent 2 Timer, fordi man skal over Skanderborg. Man vilde spare en Jernbanerejse paa 16 Mil, og jeg tror, at selv om man vilde opretholde de samme her foreslaaede Takster paa den Route, jeg her omtaler, Aarhus—København, som paa Routen over Fredericia, vilde de rejsende alligevel foretrække den kortere Route, naar de kunde spare en Tid af 2½ Time.

Det er for mig ganske indlysende, og jeg tror, man en Gang maa tage Stilling til dette Spørgsmaal. Vi maa en Gang definitivt træffe Afgørelse med Hensyn til, om vi ville fortsætte med at samle vor Trafik over Bælterne og stadig bygge nye Færgelejer og nye Færger, eller om vi ville gaa til at dele denne Trafik, f. Eks. ved at oprette en ny Forbindelse med Jylland, en Dampfærgeforbindelse mellem Jylland og Sjælland. Det vil koste en Del Penge, og jeg ser derfor godt, at dette Spørgsmaal ikke kan rejses i dette Øjeblik. Jeg vil dog sige, at Pengene slippe vi ikke for at udrede alligevel, vi ville komme af med dem alligevel paa en anden Maade. Hvad have vi ikke gennem de sidste Aar ofret paa Linien over Store Bælt og Lille Bælt til Bygning af nye Færgelejer og nye Færger? (J. Andersen: Dobbeltsporet!). Dobbeltsporet vil jeg slet ikke i denne Forbindelse regne med, thi jeg gaar ud fra, at det skulde vi have alligevel. Men det er givet, at hvis vi blive ved at samle Trafikken over Lille Bælt og Store Bælt, ville vi ikke kunne nøjes med det Færgemateriel og de Færgelejer, vi have nu. Nu har man tre Færgelejer hvert Sted, i Fredericia, i Strib, i Nyborg og i Korsør; men hvis vi blive ved at samle Trafikken, skulde vi have et Færgeleje mere hvert Sted om nogle faa Aar, altsaa 4 nye Færgelejer og et tilsvarende Antal Færger. Hvis man tager en Aarrække, viser det sig saaledes, at vi alligevel komme af med de Penge, der kunde bruges til at dele Trafikken og skabe en ny Route. En