

højtærede Trafikminister har ladet sig underkaste, og et andet Interview af Direktør ved Det forenede Dampskibsselskab Cold fremgaar det, at det har sin Rigtighed, at Selskabet har opsagt sin Kontrakt, som altsaa udløber 1. April. Saa kommer Spørgsmaalet: hvad skal man da gøre, hvordan vil man klare sig paa denne Route, skal vi eventuelt have Statsdrift paa den? Naar man skal afgøre dette Spørgsmaal, tror jeg, man skulde tænke paa at træffe en Afgørelse, som rækker noget ud over Dagen og Vejen, og som er mere rationel end den Ordning, vi har haft indtil nu; i alt Fald skulde man passe paa, at man ikke ved sin Afgørelse spænder Ben for en virkelig rationel Løsning af Spørgsmaalet i Fremtiden. Det er min Tro, at man vil gøre klogt i at dele Trafikken, og at, hvis man ikke gør det, men fremdeles vedbliver at samle den over Bælterne, vil det uvægerlig medføre, at man maa gaa til nye Anlæg med nye Færgelejer ved Fredericia, Strib, Nyborg og Korsør og tilsvarende nye Færger. I 1897 havde man kun to Færgelejer hvert Sted, og i 1907, ti Aar efter, havde man tre Færgelejer hvert Sted. For saa vidt man vedbliver at samle Trafikken ad den Vej, vil Udgiften til Anlæg selvfølgelig forøges og ligeledes Udgiften til nye Færger. Hvis man ikke gaar til i Stedet at bygge dem ved Refsnæs, Samsø og Hou, vil man komme til at bygge dem ved Store Bælt og Lille Bælt. Gik man til at dele Trafikken og etablere en Route fra Refsnæs til Jylland, vilde det have overordentlig stor Betydning for største Delen af vort Land, navnlig for Jylland. De fire Femtedele af Jyllands Omraade vilde faa en nærmere Forbindelse med Sjælland og København, end de har nu, og ligeledes vilde største Delen af Sjælland faa en nærmere Forbindelse med Jylland. Det vilde, kort sagt, knytte Landsdelene nærmere sammen. Det vilde betyde, at man kunde foretage Rejsen fra Aarhus til København 2 $\frac{1}{2}$ Time hurtigere end nu, og at man vilde kunne oparbejde en betydelig ny Trafik. Vi har jo paa andre Linier Dampfærgerouter, men de er særlig til Forbindelse med Udlandet, vi har Dampfærge fra Helsingør til Helsingborg, fra København til Malmø og fra Gedser til

Warnemünde. Men jeg tror, det vilde være af meget større Betydning, om vi i højere Grad end hidtil tog Hensyn til vor indenlandske Trafik. Der tales saa meget om den gennemgaaende Trafik, og det paa-bæraabes ved mange Lejligheder, at den har saa overordentlig stor Betydning for vort Land. Jeg vil bede ærede Medlemmer om en Gang at se paa, hvor meget den gennemgaaende Trafik betyder økonomisk for vort Land. Jeg skal nævne et Par Tal, som er lette at huske. Vor samlede Person- og Godstrafik andrager i dette Øjeblik ca. 50 Mill. Kr., nøjagtigere ca. 52 Mill. Kr. Men hvad andrager den gennemgaaende Trafik heraf? Kun $\frac{1}{2}$ Mill. Kr. Jeg tror derfor, at der er Grænser for, hvor meget man kan ofre paa at faa Indtægten for den gennemgaaende Trafik forøget. Selv om man forudsætter, at denne halve Million Kroner ved store Ofre kunde forøges med 10 pCt. — det vilde jo være en ganske betydelig Forøgelse —, betyder det alt i alt kun 50,000 Kr. Men kunde man forøge den øvrige Trafik med 10 pCt., betød det flere Millioner. Det tror jeg, man skulde tænke paa og tage Sigte paa. Selv om Statsbanerne ikke vil gaa med til en Deling af Trafikken, saaledes som jeg har nævnt, vil den deles alligevel, thi saa vil andre besøge Delingen. Det forenede Dampskibsselskab har allerede i nogen Tid besørgt denne Deling. Herpaa pegede jeg allerede under Behandlingen af Takstloven, idet jeg sagde, at de forhøjede Takster vilde fremkalde en meget stærk Konkurrence fra Det forenede Dampskibsselskab i Trafikken paa de østjydske Havnebyer. Den Konkurrence har vi haft, og hvem der har haft Lejlighed til jævnlig at rejse med Det forenede Dampskibsselskabs Skibe fra København til en af de østjydske Havnebyer, vil vide, at disse Skibe til Tider er overfyldte. De vil vide, at der gaar Tusinder af Passagerer, navnlig om Sommeren, hver Dag med disse Skibe mellem København og Jylland. Altsaa Delingen faar man alligevel. Jeg tror da, det var klogere, at Staten tænkte paa at tage en Del af denne Trafik, som nu gaar udenom Statsbanerne. I og for sig kan vi Jyder, hvis Staten ikke vil det, kun paaskønne, at andre vil skabe os en ganske fortrinlig Forbindelse,