

delse vil blive meget rentabel. Sagen er den, at hvis man ikke skrider dertil, vil man alligevel i Løbet af forholdsvis faa Aar komme af med Pengene. Ja, man vil komme af med flere Penge, end det koster at etablere denne Færgeforbindelse. Vil man nemlig fastholde, at Trafikken skal samles over Fyn, vil dette uvægerlig medføre, at man om kort Tid kommer til at staa overfor Nødvendigheden af Nyanlæg ved Lille Bælt. Allerede nu trænges der til en Forøgelse af Færgernes Antal, og det vil ikke være grumme længe, inden en Forøgelse af Færgelejerne ogsaa bliver nødvendig. Og ser vi noget ind i Fremtiden, vil det samme være Tilfældet ved Store Bælt. Jeg er tilbøjelig til at antage, at hvis vi blot gaar en halv Snes Aar frem i Tiden, vil man komme til at staa overfor et samlet Krav paa det samme Beløb, hvorfor man kan etablere en ny Færgeforbindelse. Men det slaar ikke en Gang til. Man vil endvidere, hvis man vil samle Trafikken, møde Kravet om Dobbeltsporet gennem Østjylland fra Fredericia til Aarhus. Saa vidt jeg erindrer — jeg er ikke ganske sikker paa det — blev dette Dobbeltspor i sin Tid anslaaet til 16 Mill. Kr., og det vil blive adskilligt dyrere nu. Man kan vel gaa ud fra, at det nu vil komme op imod de 20 Mill. Kr. Og hertil kommer de forøgede Anlæg, som nødvendigvis skal til ved Lille- og Store Bælt. Pengene vil altsaa gaa alligevel. Men dette Hensyn er ikke det eneste, der begrunder, at Routen anlægges. Nej, der er meget andet, der begrunder dette. Vi har i Øjeblikket en Route fra Kalundborg til Samsø, hvortil Staten maa give Subvention. Denne Route kunde, for saa vidt vi fik en ny Færgeforbindelse, ganske nedlægges, og Staten kunde spare Subventionen. — Hertil kommer jo, at Statsbanerne derved vil faa en meget stærkt forøget Trafik. Se, hvis man kunde tvinge alle Jyder, der vil til Sjælland, til at rejse over Fyn og ligeledes alle Sjællænderne og Københavnerne til at rejse over Fyn for at komme til Jylland, saa var Forholdet jo et andet, og det er sikkert det, Statsbanerne er gaaet ud fra, naar de har taget det Standpunkt, som de hidtil har indtaget i dette Spørgsmaal. Men saadan er Forholdet jo ikke. Statsbanerne kan ikke tvinge Jyderne til at køre med Statsbanerne gennem Fyn. Der er her noget andet, som griber ind, nemlig Det forenede Dampskibsselskab. — Jeg var, da vi vedtog Takstforhøjelsen, klar over — det sagde jeg for øvrigt

ogsaa —, at den vilde medføre en skarp Konkurrence fra D. F. D. S.'s Side, og den har faktisk medført, at D. F. D. S. i dette Øjeblik tager en meget stor Del af Trafikken paa de østjydske Havnebyer, paa Byer fra Horsens helt op til Aalborg; vi, der har haft Lejlighed til at se paa denne Trafik, vil vide, at der hver eneste Nat er Mængder af Passagerer, som gaar fra København til Jylland eller fra Jylland til København netop med D. F. D. S.'s Skibe, og som altsaa unddrages Statsbanetrafikken. Denne Tilstand vil være ved, ja Trafikken med D. F. D. S.'s Skibe vil efter min Mening tage betydeligt til, hvis Statsbanerne ikke gør noget for at ændre dette Forhold. Men skal man gøre noget herfor, skal man selvfølgelig skabe en Forbindelse, der er i Stand til at tage Konkurrencen op med D. F. D. S., skabe en Færgeforbindelse mellem Sjælland og Jylland, hvormed man fra Aarhus og hele Nordjylland, fra Aarhus, fra Aalborg, fra Frederikshavn, fra Skive ad Viborg vil kunne rejse til København 2½ Time hurtigere, end man kan nu ved at benytte Statsbanerne. Det betyder selvfølgelig noget baade i Henseende til Besparelse af Tid og Besparelse af Penge; det betyder noget, at man kan spare de 16 Mil Jernbanekørsel. En saadan Forbindelse vil ikke alene være til stor Gavn for Persontrafikken, men ogsaa for Godstrafikken. Den vil selvfølgelig rykke det københavnske Marked betydeligt nærmere til os Jyder. Jeg kan minde om, at en af de Mænd, som ivrigst har kæmpet for denne Route, var Kaptajn Trolle, en Mand, der havde den største Interesse navnlig for det vestjydske Fiskeri. Naar han var en varm Ven af denne Route, var det navnlig ogsaa, fordi han gik ud fra, at den vilde bringe Fiskerne i nærmere Forbindelse med det københavnske Marked. Disse Udtalelser, jeg her fremsætter, skal selvfølgelig ikke være en Bebrejdelse mod D. F. D. S., thi jeg fortænkter ikke D. F. D. S. i, at det søger at tjene saa mange Penge som muligt. Selskabet har i Virkeligheden skabt ganske fortrinlige Forbindelser, og jeg rejser selv saa tit, jeg har Lejlighed dertil, med dets Skibe i Stedet for at rumle rundt over Fyn i Statsbanernes Vogne. Men det undrer mig, at Statsbanerne og de, der staar som disses Repræsentanter, ikke gør noget mere for at erobre en Del af den Trafik, som D. F. D. S. nu udfører, og jeg mener, at vi som Repræsentanter for Staten ogsaa har en Pligt til at se paa dette Forhold.