

Statskassens Side vil kunne tilbyde som Bidrag til at slippe af med denne Overkørsel. Jeg erkender til fulde, at Ladelund Landbrugsskole er en Institution, man maa ønske at stille sig saa velvillig overfor som man paa nogen Maade kan. Men paa den anden Side maa det ogsaa erkendes fra alle Sider, at der er Konsekvenser her, som nøje maa vejes; hvad man bevilger den ene, kan man vanskelig nægte den anden. Man maa derfor være saare forsigtig overfor disse private Overkørsler. Naar jeg derfor, hvis dette Andragende henvises til mig, gaar til Overvejelse af dette Spørgsmaal, vil jeg tage alle disse forskellige Hensyn. At jeg vil kunne komme til at tilraade Tilskud fra Statens Side, derom tvivler jeg ikke; det er kun Størrelsen deraf, jeg vil gøre til Genstand for nærmere Overvejelse.

Jeg har saa af Udvalgsindstillingerne kun tilbage Andragendet fra Foreningen af jyske Handelsforeningers Trafikudvalg om Dampskibsforbindelsen Frederikshavn—Gøteborg, som baade den ærede Ordfører og det ærede Medlem for Frederikshavn saa varmt anbefalede. Jeg skal derom som den gode Jyde jeg er — jeg takker den ærede Ordfører for de venlige Ord, han udtalte til mig i den Anledning — udtale, at denne Route har min Sympati. Det synes ved første Øjekast naturligt, at der ad den Vej maatte kunne udvikle sig en ret betydningsfuld Trafik mellem Danmark og Sverige og maaske videre til Norge, ja ikke blot mellem Danmark og disse Lande, men ogsaa med Danmark som Transitland fra Landene Syd fra. Det synes ved første Øjekast naturligt, men hidtil kan det dog ikke siges, at Erfaringen har bevist, at det er saaledes; thi i det sidste Aar, da man havde daglig Forbindelse mellem Frederikshavn og Gøteborg, i 1888—89 var de rejsendes Antal kun 4,900, det vil sige saadan noget som 7 Passagerer paa hver Tur. Da saa efter den svenske Vestkystbanes Aabning Dampskibsforbindelsen mellem Frederikshavn og Gøteborg blev indskrænket til hverandendags Forbindelse, sank Antallet af rejsende, og det er saare forstaaeligt; deri have de Herrer, der have talt om den Ting selvfølgelig Ret, at en hverandendags Forbindelse er uheldig, fordi Folk have vanskeligt ved at hitte ud af, hvornaar Skibene gaa eller ikke gaa, og ikke tør risikere at komme til at ligge over under Vejs 1 Døgn eller mere. Det er derfor endda værd at lægge Mærke til, at Trafikken nu trods denne hverandendags Forbin-

delse dog er forholdsvis større end den Gang, vi havde daglig Forbindelse. De Tal, det ærede Medlem for Frederikshavn (H. Madsen) opgav, vare for lave. Han sagde, at der var 2,700 sidste Aar og et Par Tusinde det forrige Aar; nej, der var ca. 2,700 forrige Aar og ca. 3,200 sidste Aar. Der er altsaa Stigning i Antallet, og Antallet er forholdsvis større, end da vi havde daglig Forbindelse, men dog ikke større end ca. 10 rejsende for hver Dampskibstur, og det er jo ikke meget. Hvad angaar Godstrafikken vil den neppe nogen Sinde kunne blive synderlig stor i alt Fald ikke, saa længe vi kun have Dampskibsforbindelse, thi de Omladninger, der saa ere nødvendige, ville sikkert gøre, at man alligevel vil faa at se, at den aldeles overvejende Godstrafik vil gaa ad Dampfærgeforbindelserne over Øerne. Det ærede Medlem for Frederikshavn nævnte, at man ogsaa fra de tyske Jernbanemyndigheders Side var interesseret i denne Forbindelse, og det er rigtigt; der foreligger for mig gentagne Skrivelser fra Jernbanebestyrelsen i Altona, hvori denne slutter sig til Ønsket om en Forbedring af denne Route. Men jeg vil dog gøre det ærede Medlem opmærksom paa, at de som Betingelser for, at de tør tilsige en saadan Route nogen synderlig Støtte Syd fra, ikke blot opstiller daglig Forbindelse mellem Frederikshavn og Gøteborg, men ogsaa, at det skal være 1ste Klasses Dampskibe, samt Eksprestog helt igennem Jylland baade op og ned og 1ste Klasses Vogne — hvormed ikke just menes 1ste Klasses Kupeer —, gennemgaaende Vogne og Sovevogne. Det er altsaa ikke ringe Fordringer, der stilles, for at man kan love os nogen Trafik Syd fra. Jeg har fremhævet disse Omstændigheder, fordi jeg ønsker, at man skal se nøgternt paa denne Sag, men jeg indrømmer, den bør undersøges til Bunds. Thi kunde vi naa til, at Trafikken mellem Tyskland og Sverige eller mellem Jylland, navnlig det nordlige Jylland, og Sverige og Norge kom til at gaa denne Vej, vilde der selvfølgelig være vundet ikke lidt for vor Trafik derved. Da vilde vi beholde Indtægten af de rejsende og Godset op gennem hele Jylland parallelt med den svenske Vestkystbane, hvor det nu er Svenskerne, der tage Indtægten. Hvis derfor dette Andragende — hvad jeg ikke har det mindste imod —, som det foreslaas, henvises til min Undersøgelse og Overvejelse, vil mit første Skridt i den Henseende være at faa en Forhandling i Gang med „Det forenede Dampskibssel-