

vor Stilling som Mellemled mellem det skandinaviske Norden og Tydsland paa Trafikens Omraade, ligesom vi burde have staaet os en økonomisk Betydning ved at benytte Kjøbenhavns Belliggenhed som Mellemled mellem Østeuropa og de andre store Markeder. Vi have ikke gjort nogen af Delene. I Stedet for at lægge vore Forbindelseslinier saaledes, at Landet fik den Betydning, det naturligt har som Transitland, i Stedet for paa hele det politiske Omraade at følge Principer, der bare byggede paa at lette noget Saadant, altsaa f. Ex. sætte Skibsafgiften ned, gjøre Kjøbenhavns Handel og navnlig Mellemhandelen lettere ved at sætte Havneafgiften ned og sørge for Tilveiebringelsen af Frilager, saa have vi slet Intet gjort paa alle disse Omraader. Vi have bevaret vore Skibsafgifter, bevaret vore Toldsatser og holdt paa de urimelige Havneafgifter. Og hvorfor? Ja, det veed jeg ikke. Men vi have gjort det! Og Følgen deraf er bleven, at Kjøbenhavn med hver Dag, der gaar, spiller en ringere og ringere Rolle i Europa som Handelsplads, og at den Dag rykker nærmere og nærmere, hvor den østøstiske Handel vil blive helt trukken fra os og gaa igjennem den slesvig-holsteniske Kanal, naar denne er bleven færdig. Jeg veed ganske vist, at Mange sige, at for det Første vil denne Kanal aldrig blive færdig, og hvis den dog skulde blive færdig, vilde der ikke være nogen Fare ved den for Sjens Skyld om Vinteren, og fordi de fleste Skibe ikke kunne komme ind i Kanalen paa Grund af den vanskelige Indseiling med Grunde og andre Hindringer. Ja, jeg kjender denne Betragtningssaaede. Det er den samme, som vi hørte for adskillige Aar tilbage, da Tydsland var et uenigt Rige. Da blev det ogsaa sagt, at det havde ingen Fare med Tydsland, for det var et uenigt Rige, og det blev aldrig enigt; det havde ingen Flaade og vilde aldrig faae nogen. Nu tror jeg imidlertid, at man er kommen til Erkjendelse af, at Tydsland har faaet en Flaade og er bleven enigt, og at det er os, der ikke have nogen Flaade og ikke ere enige. Det er paa Tide, at vi ikke lade os lulse i den Slags Illusioner, men aabne Øinene, inden det er for sent. Vi have paa Toldomraadet isoleret os, og vi have gjort Alt for at blive glemte og gaaede udenom. Og det er lykkedes os. Jeg vil ikke komme dybt ind paa, hvilken umaadelig Betydning det vilde have havt, om vi havde faaet en Toldoverenskomst i Stand med Sverige-Norge netop paa et Tidspunkt som dette, da man er nødt til at slutte Toldtraktater med andre

Land, efterhaanden som Beskyttelsen griber om sig. Hvilke Fordele kunde man ikke have staaet sig, hvis man havde staaet med et Toldomraade, der omfattede 3 Riger? Nu er der Tingen, der har Interesse af at slutte Traktater med os; Danmark alene er for lille et Marked. Og engang, naar vi skulle til at slutte Traktater, vil det komme til at gaa, som det gik med den sørgelige spanske Traktat. Vi ville blive stufede og i høi Grad daarlig behandlede. Jeg har her nævnt dette, der ligger under det kommercielle Omraade, fordi det fuldstændig svarer til vor Politik paa Fernbanevesenets og Trafikens Omraade. Vi staa nu saaledes, at al Ting gaar uden om os. Den svenske Trafik gaar nu for den væsentligste Del direkte til Tydsland, og den norske have vi selv været med til at føre over Frederikshavn bort fra Kjøbenhavn: midlertidig, indtil Svenskerne selv tage den. Med andre Ord, Resultatet er Isolation, vi ere isolerede paa dette Omraade, som vi ere isolerede paa Handelsomraadet, som vi overhovedet ere isolerede. Jeg skal ikke komme nærmere ind paa, hvoraf dette kommer; jeg skal kun ganske kort antyde det. Jeg tror ikke, at et Land som Danmark, der har en saa stor og vanskelig Op-gave at løse og som er saa lidet heldig stillet, som det er, hvad Veligaenhed og materielle Midler angaar, ufrakket kan drive en meningsløs Storpolitik i 15 til 16 Aar. Jeg tror, at dette er den virkelige Grund. Den naturlige Rute, som forbinder Skandinavien med Europa, er Ruten over Kjøbenhavn—Gjedsjer. Det er Forbindelsen fra Skandinavien og Østeuropa til Berlin, og det vilde en Rute over Noddy—Femern være for Østeuropas Vedkommende. Dersom vi i Tide havde udviklet disse Ruter og udviklet dem saaledes, at de virkelig kunde konkurrere med andre Ruter, med Naboruter i Sverige og andre nærliggende Ruter, vilde Resultatet være blevet, at vi nu havde kunnet trække hele den skandinaviske Trafik over Kjøbenhavn, og at Beien over Kjøbenhavn havde været den eneste mulige Bei fra Skandinavien til baade Øst- og Vesteuropa. I Forbindelse dermed maatte der selvfølgelig for Godsstrafikens Vedkommende vedblivende være arbeidet paa at udvikle Esbjergruten, thi det er Godsstrafikens Bei til England; de to andre Ruter er Person- og Gods-ruter til det øvrige Europa. Ruten Kiel—Korsør er slet ingen Rute, og Ruten gennem Fyn og Sjælland — Slesvig er en Rute, som vel kan have Betydning for Forbindelsen mellem det vestlige Danmark og Tydsland, men som Mellemrigsforbindelse har den ingen Betydning, en ganske naturlig Følge af,