

med Sverig—Norge, som ere i den Grad favorable for den svenske Trafik, at vi ere blevene fuldstændig distancerede. Og nu? Nu skulde man dog tro, at man endelig var træt deraf, og at man havde faaet Dinene op! Nei, man har kun faaet Dinene op for en Ting og det er, at Korsør—Kiel Routen kan man ikke holde, den har man opgivet. Nu har man gjort Thyssland Indrømmelser med Henhyn til Betingelserne for den Tid, i hvilken de kunne konkurrere fuldt ud med vore Skibe, man har opgivet Posten, som man har kjempet for i alle disse Aar, og hvorledes man har opgivet den, viser bedst de Tal, som den ærede Minister nævnte før. Han anførte, at Indtægterne vare gaaede ned baade for de danske og de tydske Skibes Bedkommende, i det Hele taget paa denne Route. Han oplyste, at for de danske Skibe var Passagertallet gaaet ned fra 17 til 14,000 — jeg tror ikke, jeg tager feil — for de tydske Skibes Bedkommende derimod fra 7 til 6,000. Jeg tror, at disse Tal ere tilstrækkelige til at vise, i hvilken Grad vi her have truffet det korteste Straa, eller med andre Ord, hvor fordelagtige de nye Indrømmelser, der ere gjorte den tyske Trafik paa Korsør—Kiel Routen, have været for de tydske Skibe, og hvor skadelig de have været for de danske. Nedgangen fra 7 til 6,000 er jo ganske vist ikke saa betydelig som Nedgangen fra 17,000 til 14,000, som Nedgangen viser dog, at der i det Hele taget ingen Smag, ingen Sands er for disse Router. At hele denne Route ikke drager Noget til sig, fremgaar af, at der overhovedet er Nedgang, men at Nedgangen er langt større for de danske Skibe end for de tydske, er et klart Bevis for, hvor unyttige de betydelige Ofre, Regjeringen har bragt paa dette Omraade, have været, og hvor forfæret den Politisk har været, som gik ud paa at holde Kielerrouuten oppe og forjømme alt Andet. Men nu skulde man altsaa tro, at man var kjed af det, at man belært af Erfaringen var kommen til det Resultat, at der maatte tages fat paa en anden Maade, at vi maatte oparbejde de nye Router, der kunde trække Trafiken over Danmark, og forlade det System, vi hidtil have fulgt, nemlig at tvinge Folk til at føre gennem vort Land. Men hvad sker saa? Saa gennemføres et helt nyt System, det, som Ministeren nu har gennemført, ene og alene bygget paa gennem enorme Indrømmelser og uhyre Udgifter at trække Trafiken ned over Altona. Det er Ulempen ved det nye System, det er det, som er Grunden til, at Systemet viser sig økonomisk uheldigt, og at alle de Udgifter og Ofre, der blive gjorte for det, ingen Betydning ville faae. Jeg

bebrejder ikke, og Udbalgets Flertal sikkert heller ikke, at Ministeren overhovedet har begyndt et nyt System og forladt det gamle, langsomme Døgnsystem, vi havde herhjemme. Men hvad vi bebrejde ham, er, at det System, han har indført, er bygget paa fuldstændig falske Router; det er et fortvivlet Forsøg paa at holde en Route i Gang, der ingen Betydning har, og det er en Opofrelse af stor Værdi for at faae Noget til Gjengæld, der ikke blot er for lidt, fordi det kun er 46 Minuter, men fordi det er en Indrømmelse til en Route, der ingen kommerciel og ingen Trafikbetydning har for Danmark i det Hele taget. Vi komme ikke i Forbindelse med Europa, fordi vi skaffe en Forandring i Tiden af 46 Minuter ved Hamborg—Altona, efter som denne Route overhovedet ingen Betydning har; det er en Route, der kun har momentant Betydning for Trafiken over Frederikshavn, og det er endda tvivlsomt, og en Del lokal Betydning for Forbindelsen gennem Sylland og Thyssland, men som Transitroute har den ingen Betydning; som saadan bliver den mindre hver Dag og tilsidst dør den af sig selv, ligejøm Kielerrouuten. I Stedet for at komme bort fra denne Route og slaa ind paa et helt nyt System, hvorved vort Land fik den Betydning, det kunde faae, og derved vilde faae en hel anden politisk Stilling, end det har, er man bleven ved i den gamle Slendrian i den mærkværdige Illusion, at man kan tvinge Folk til at føre paa de Jernbaner, man laver til dem, og for hvilke man har bragt enorme Ofre. Alle de Ofre, de 1,145,000 Kr., alle de nye Tog, som Ingen fører med, og alle de andre Ting, der ere i saa høi Grad generende, særlig Nedgangen paa Kielerfarten, alt det kunde man have fundet sig i og baaret over med, naar man havde faaet Noget for det. Men hvorledes er Gjedserrouuten betjent? Den er slet ikke betjent! Der gaar paa Gjedserrouuten kun daarlige Skibe, der er kun Fart en Gang i Døgnet, og der er ikke, saaledes som Forholdene ere, Mulighed for over Gjedser at føre nogen virkelig større Godsrafik. Dersom en Route Gjedser—Berlin skal faae den Betydning, den kan faae, og kunne konkurrere med den svenske Route, og dersom det skal være muligt at trække den standinaviske Trafik ned til Thyssland, maatte den være befaret 2 Gange i Døgnet og forsynet med Dampfærger, saa at man kunde føre Gods og Personer over uden at behøve at omlade. Det er Ting, det ikke er umuligt at udføre, og det kunde være slet for en Sum, som ikke nær vilde have svaret til det, som vi nu komme til at betale i Løbet af ganske saa Aar for det nye System,