

fige, at den ærede Ordfører har gjort sig skyldig i enorme Overdrivelser ved sin Belysning af disse Forhold. Jeg tillod mig i Gaar at meddele et Par Tal om Frekventsen, og jeg skal nævne de samme Tal i Dag, da det synes, at den ærede Ordfører ikke rigtig har faaet fat paa dem; jeg skal tage det noget anderledes. Ud de danske Ruter, altsaa over Vandrup og med danske Skibe over Kiel, blev der i 1885 befordret 55,200 Rejsende, med de tykke Befordringsmidler 7,800, det er altsaa tilsammen 63,000. Med danske Befordringsmidler blev der i 1886 befordret 52,300 Rejsende og med tykke Befordringsmidler 6,800 Rejsende. Hvis altsaa det ærede Medlem vil være uleilighet med at udregne den procentvise Nedgang, naar vi tage de danske Befordringsmidler overfor de tykke, saa vil det ærede Medlem se, at de tykke Befordringsmidler have lidt større Nedgang end vi. Naar jeg lægger det, der befordres over Kroghage til — og jeg skal gjøre opmærksom paa, at de Tal, jeg har nævnt, gjælde fra 1ste April til 31te December for de tidligere nævnte Befordringsmidler, medens de for Kroghages Vedkommende kun gjælde fra 1ste Juli ganske simpelt, fordi Driften først blev aabnet til den Tid — naar jeg lægger de 4,500 til, finder jeg, at Befordringen mellem Tyskland og Danmark har været 63,600, altsaa fra 1ste April, henholdsvis 1ste Juli, medens det i 1885 var 63,000; der har altsaa i det Hele ikke været nogen Nedgang i det befordrede Tal i den Tid, og jeg tror, at det ærede Medlem, naar han vil regne praktisk og tage sin Udvikling til Indtægt, ikke kan fastholde, hvad han tillod sig at sige i Gaar, at det altsaa er de tykke Skibe, som have faaet Favør. Naturligvis har Kroghage-Routen taget Noget, men den Vinie, der har taget Favør, er nærmest Vinien over Vandrup, og det er ganske naturligt, fordi den har faaet samme Hjortetid, som man bruger, naar man fører til Korsør og derfra seiler til Kiel og saa gaar ind til Hamborg. Som bekendt naar man Hamborg til samme Tid ad begge Ruter. — Det ærede Medlem nævnte ogsaa Routen Frederikshavn—Gøteborg. Husker jeg ret, saa har man tidligere — det sagde det ærede Medlem ogsaa i Gaar — ment, at det kunde være rigtigt at oparbejde denne Route. Jeg tror imidlertid ogsaa, at naar man har den, saa vil det være rigtigt at udvikle den, og da man har ønsket det i høi Grad fra svensk og norsk Side, særlig fra norsk Side, saa har man ogsaa udviklet den. Men det, som det ærede Medlem sagde i Gaar, passer dog ikke ganske. Tidligere udgav man 40,000 Kr. om Aaret

i Subvention til denne Route, og da fandt Befordring kun Sted hver anden Dag, men vel at mærke kun hver anden Søndag. Nu have vi en Konvention, hvorefter baade Sverige og Norge hver bidrage 25,000 Kr. om Aaret, vi bidrage altsaa saa meget mindre; og nu er Befordringen daglig. Forøvrigt er det ogsaa min Mening, at Forholdene kunne komme til at forme sig saaledes paa Grund af nye Fernbaneliner, at denne Route ikke i Vængden vil vise sig holdbar; men det kan ikke føre til, naar man en Gang har den inde og er kommet ind paa den, at man saa ikke skulde benytte den og udvikle den, saa længe man ikke har fundet og ikke har kunnet finde nogen ny Route. — Det ærede Medlem udtalte i det Hele i Gaar, at man holdt paa sine gamle Ruter, men at man hellere skulde gaa over til nye. Det ærede Medlem maa dog vistnok erkjende, og det er ogsaa Noget, der er peget paa af et andet Medlem her i Salen, at saa længe der ikke er ny Ruter, og saa længe man ikke kan se, hvorledes disse ny Ruter ville udvikle sig, saa er man nødt til at holde sig til de Ruter, man en Gang har inde, og til at forbedre dem; og Andet har man ikke gjort. — Jeg nævnte i Gaar, eller slog i alt Fald paa, at jeg havde taget Anstand paa visse Spørgsmaal, og jeg slutter mig til Antydninger, som ere fremkomne andetsteds fra om Kroghage-Routen. Jeg nævnte tidligere som en god Mellemforbindelse her i Danmark den Route, som den ærede Ordfører for Mindretallet ogsaa har omtalt nærmere i Dag, nemlig Kallundborg—Aarhus-Routen, som utvivlsomt vil være den hurtigste og bedste Route fra Sjælland, og derunder ogsaa fra Kjøbenhavn, til Sylland, til Alt, hvad der ligger Nord for Aarhus og en stor Del af Midtjylland. Den vil langt hurtigere og bedre bringe Passagerer og Post frem, end det tidligere er slet. Det er meget troligt, at man kan komme til at flytte sig, det har jeg ogsaa antydet; men det ærede Medlem maa jo blandt Andet vide, at naar man har Ruter inde som Kieler-routen, Kroghagerouten og forresten ogsaa Frederikshavn-routen, saa er det ikke Ruter, som man er Herre over paa den Maade, at man ensidig kan gjøre, hvad man behager; det er Ruter, der trives i Genhold til afsluttede Postkonventioner, og hvad man kan gjøre, er kun at bestræbe sig for at udvikle disse Ruter og søge at komme overens med Andre derom. Den ærede Ordfører har ingen Grund til at sige, at jeg ikke har havt Syn for det Tilfælde; men jeg kan selvfølgelig ikke tale sans gene og debitere, hvad jeg behager; det kan den ærede Ordfører. Men