

gen Gjedserbane var, holdt ved den gamle Forbindelse, men efter at vi have faaet Gjedserbanen saa slet som mulig som Alt, hvad vi foretage os og med store Ofre, slutte vi en Konvention med Tydskland for at komme to Timer før til Berlin ad en Omvei, det er, som om vi ere besatte for at kjøre Omveie, vi ville tvinge Udlandet til at gjøre en Omvei, og derved komme vi ogsaa selv til at gjøre en Omvei. Naar man nu kan kjøre fra Kjøbenhavn paa 12 Timer, hvorfor har man saa villet slutte en Konvention for at komme to Timer tidligere end nu ad en anden Vei, hvor man dog ikke kan komme til Maalet paa 12 Timer, men paa omtrent 20 — det er mig uforstaaeligt. Det er Feilen; det er det, der ligger bag de 46 Minutter. Det der ligger bagved de 46 Minutter, er en meningsløs Konkurrence med vor egen Bane til Gjedser, thi de, der ville til Berlin og Breslau, tage ikke den nye Vei, og lokke vi dem dertil, saa gjøre vi dem Fortræd, saa ærgre de sig hele Veien, fordi de ere komne ind paa den Route, og vi ødelægge vor egen Bane paa Sjælland, fordi den taber ved Konkurrencen. Det er det Hele, der er naaet, der er virkelig ikke naaet en Smule mere. Nu siger den høitærede Minister, at saa er der den hurtigere Postforbindelse her i Landet, men kunde man ikke indføre en hurtigere Postforbindelse her i Landet uden at slutte Kontrakt med Tydskland? Hvad vedkommer det den tydske Postbestyrelse? Havde det været nødvendigt for at faae denne hurtigere Postforbindelse at indføre alle disse Stog og at give Tydskland Konkurrence paa den ene og den anden Part. Det havde dog vist ikke været nødvendigt, men det have vi alligevel gjort, vi have bragt alle disse Ofre for Intet at faae. Og saa er det med denne Postforbindelse i Landet desuden fuldstændig urigtigt. Havde vi endda naaet det, saa havde vi dog faaet Lidt, fordi vi have ladet os tage ved Næsen ved Forhandlingerne. Jeg vil ikke oplæse denne Forhandlingsprotokol, men jeg vil bede den høitærede Minister og Enhver om at læse den, saa ville de se: den tydske Postbestyrelse fordrer som nødvendigt, som uafviseligt nødvendigt det og det; den danske svarede, at den skulde inarest muligt tage det under Overveielse, eller at den saavidt muligt skulde gjøre disse Overveielser, og af og til mandede den sig saa frygtelig op, at den jagde, at den paa ingen Maade kunde gaa ind derpaa, før Kjøreplanerne bleve ordnede, men saa er der dog ikke et Punkt, hvor den ikke er gaaet ind paa alt Muligt. Jeg bebrejder slet ikke den danske Bestyrelse dette; thi den var i en haavlig Stilling, men det er den sørgelige

Følge af den Jernbanepolitik, vi have fulgt i en Række af Aar. Nu kommer jeg til det, der skal være naaet her i Landet, og som den høitærede Minister siger er saa godt, det kan med eet Ord betegnes saaledes, at jo længere man kommer fra Centrum, jo længere man kommer fra Kjøbenhavn, desto bedre, desto hurtigere faar man Posten. Men det er fuldstændig urigtigt, thi af Oplysningerne i Ministeriets eget Bilag fremgaar det vel, at man faar Posten tidligere i selve Kjøbenhavn, i Nordsjælland, d. v. s. de Dele af Sjælland, der ere Opland til Frederiksund-Banen, Helsingør-Banen og Kalundborg-Banen, at man endvidere i Salling i Vestjylland over Herning faar den hurtigere, det er rigtigt, — men at man faar den senere i hele Sydvestsjælland og hele Sydsjælland, paa hele Fyn 1 & 2 Timer senere, paa Langeland 1 Time senere, i Sydjylland 1 & 2 Timer og i hele Nordjylland, Grenaa og hele Strækningen fra Fredericia til Aalborg — det meddeles mig i Salen, at i Grenaaegnen faar man sine Breve 1 Dag senere paa Grund af det. Naar man nu skriver et Brev, varer det 12 Timer længere end tidligere, før det kommer til sit Bestemmelsessted, og paa Grund af Omværingen m. m. 1 Døgn længere. Den ærede Minister vil indrømme, at den største Del af Landet gaar tabt, Fyn, Langeland, Laaland-Falster, Vestjylland, Sydjylland og Ost- og Nordjylland, og hvad der har vundet er alene Vestjylland og Nordjylland. Og dog siger den ærede Minister, at det er en stor Fordel, vi have naaet ved denne Foranstaltning. Jeg siger, at det er et stort Tilbagestrid, der er naaet derved. Jeg mener, at det, jeg her har anført, er fuldstændig tilstrækkeligt til at paavise, at det er et haabløst Arbejde at ville forsvare, hvad der er sket, og jeg tror ogsaa, at den ærede Minister har selv en Følelse af, hvor vanfølsomt det er. Jeg tror, at der er en almindelig Opinion i Landet imod, hvad der er gjort i Sommer af den danske Jernbanebestyrelse. Det har maaske været vel ment, men det er ikke heldig udført, og naar der nu tales om de store Fordele, vi have opnaaet derved, saa vil jeg ikke tilbageholde overfor den ærede Minister, at er der Noget, man er misfornøiet med paa Sjælland og i hele Landet, saa er det Jernbanebestyrelsen. Man havde ventet, at Ophævelsen af det sjællandske Jernbanefelskab skulde være bleven en stor Fordel, men det er ikke blevet Tilfældet. Der gjøres ganske vist en uendelig Mængde Forandringer, der ansættes en utrolig Mængde Embedsmænd, man indordner det ene Kontor under det andet, disse Kon-