

hidtil have sluttet sig til Foreningen, høre til, hvad man kunde kalde Centraleuropa. Europas Opperpunkter ere ikke med endnu — der mangler saaledes England samt Spanien og Portugal. Italien er med, men Grækenland og Balkanstatene i det hele taget (Thyrkiet, Rumænen, Serbien og Bulgarien) ere ikke med; derimod er Rusland med, og det ikke alene med Hensyn til dets europæiske Besiddelser, men ogsaa med Hensyn til dets Besiddelser i Asien, saa man kan ikke sige, at det i streng Forstand er en europæisk Forening, og det er vel ogsaa muligt, at den med Tiden vil udvide sig videre, i alt Fald over den gamle Verden. Den tilsigter kun at ordne, at istandbringe visse Fællesregler med Hensyn til Gods-transporten — Persontransporten har man endnu ikke rørt ved; men det er sandsynligt, at man en Gang i Tidens Løb vil udvide Omraadet ogsaa til Persontransporten. Rimeligvis er det det samme, som ligger til Grund for, at man ikke oprindelig har henvendt sig til de Stater, der ikke staa i nær Forbindelse med Centraleuropa, idet de ere adskilte derfra ved Havarme eller dog ved Sunde; derfor er heller ikke Danmark, Sverige og Norge komne med i Foreningen endnu. Fra vore egne Forhold er det ogsaa ganske interessant at se, hvorledes Gods-transporten i langt højere Grad end Persontrafikken har draget Fordeel af Dampfærgerne, hvoraf vi jo nu saa flere og flere. Jeg er her i Besiddelse af en Statistik over vore egne Dampfærgers Udvikling, en Statistik, som er oplysende i saa Henseende, og hvis man havde lignende, fra andre Lande, vilde man vistnok se noget tilsvarende. Før første Dampfærge, den over Lille Bælt, blev jo aabnet i Aaret 1872—73, og tager man nu Persontrafikken for Aaret, før Dampfærgeren kom, 1871—72, og sammenligner den med det sidste Aars Trafik, saa vil man se, at Persontrafikken er bleven omtrent fordoblet. Med Hensyn til Godstrafikken, hvortil ogsaa regnes Transport af Kreaturer, vil man finde, at denne i samme Tidsrum er bleven omtrent 10 Gange større, naar man tager det centnervis. Gaa vi til næste Dampfærge, den over Store Bælt, og sammenligner det sidste Aar før dens Aabning, Aaret 1883—84, med Aaret 1892—93, saa vil man finde, at Persontrafikken er bleven omtrent 1² Gang saa stor, men Godstrafikken er bleven 5 Gange saa stor. Men det mest forbaerende er dog med Hensyn til Dampfærgeren over Sundet, fra Helsingør til Helsingborg, der have vi jo kun en Statistik for 2 Aar færdig, Aaret før Dampfærgerens Aabning sammenlignet med det

første Dampfærgeaar viser, at Persontrafikken er steget 1¹/₂ Gang, men Gods-transporten er steget til det 13-dobbelte. Jeg tror derfor, det er meget faktisk floot og rigtig, at man har begyndt denne Verdensforening med Godstransporten og først senere vil gaa til at udvide den til Persontrafikken. Ønsker i den Retning ere fremme. Der har været stillet Forslag derom fra Belgiens Side, som have mødt Tilslutning fra Rusland, Svejtis og maaste fra flere andre Steder ved de Konferencer, som have været holdte derom; men det er noget, som man vistnok bør opsætte i Djebløkket. Naar man nu vil spørge om Grunden til, at denne Verdensforening er stiftet, maa man søge den i de mange Uenigheder, der have været fra tidligere Tid, naar Gods skulde føres gennem en Række forskellige Lande. Der opstod idelig Proceser, dels mellem Jærnbanelstaterne indbyrdes, dels mellem disse og private i Anledning af Godsets Forsinkelse og Bestadigelse, og da var det, at Tanken omtrent for 20 Aar siden først vakte i Svejtis om at bringe de mange uensartede Bestemmelser saa vidt mulig ind under fælles Regler. Der har været afholdt forskellige forberedende Kongresser, inden man endelig kom til en Overenskomst. Den første af disse blev forberedt ved en Skrivelse fra Forbundsraadet i Svejtis til dets Gesandter i Paris, Berlin, Rom og Wien, og vedkommende Regeringer stillede sig velvilligt lige over for en saadan Conference. Senere udgik der en Indbydelse og det ikke alene til de 4 nævnte Regeringer, altsaa den franske, tyske, italienske og østerriksk-ungarske, men ogsaa til Nederlandene, Belgien, Lutzemborg, Danmark, Spanien, Portugal og Rusland, derimod var hverken Sverige, Norge eller England indbudt, og det forklarer ogsaa, at de heller ikke ere komne med nu. Den Gang svarede Danmark, Spanien og Portugal nej, og det glæder mig derfor, at Danmark nu vil gøre den Fejl god igen. Jeg ved ikke, hvad Grunden var til denne Nægtelse; men det har formodentlig været en lignende Fordom som den, man endnu kunde høre for et Par Aar siden ved Samtale med de jagtlydige i Svejtis, nemlig, at man mente, at det ikke havde Interesse for de Lande, der ikke stode i umiddelbar Forbindelse, men kun havde Forbindelse gennem Dampfærge. Det er nu klart, at en saadan Forening kan gøre desto større Nytte, jo flere Lande der slutte sig dertil, og det er derfor ogsaa et almindeligt Ønske hos de Lande, der ere i Unionen, at der kommer flere til. Saa vidt jeg ved, og efter hvad den højtærede Minister oplyste ved Forslagets Fremsettelse, er