

mer Noget til, som egentlig spiller Hovedrollen i denne Sag, og det er Forholdet til Preussen. Der er et Argument, som har en større Betydning end de andre. Jeg vil endogsaa sige, at de andre forekomme mig snarere at være en Disrekommandation end egentlig Argumenter, fordi de sætte det Uvæsentlige over det Væsentlige. Der blev sagt, at, dersom vi ikke sørgede for i Tide at udvide og forbedre Farten, og dersom Følgen der af skulde blive, at et Skib hørte op, at seile, vilde Lydsflerne være berettigede til efter Overenskomsten af 1866 at sætte deres Skib i Fart, men det er ikke rigtigt. Denne Overenskomst af 24de og 27de December 1866 berettiger Lydsfland og Danmark til hver at have ligemange Skibe i Fart, men gaar dernæst ud paa, at Lydsfland indtil videre skal være berettiget til at unlade at sætte Skibe i Fart og overlade det Hele til os. Men saa tilføjes der, at, naar Lydsfland vil sætte et Skib i Fart, da maa det ikke gjøre det, forinden det derom har meddelt os Underretning, og det skal ske mindst 1 Uar og 3 Maanedre, altsaa 15 Maanedre, forinden Skibet sættes i Fart. Der er altsaa i hvert Tilfælde 15 Maanedre, inden noget Saadant kan ske fra Lydsflands Side, og det er altsaa ikke Noget, der indtræder pludselig, naar et Skib en Dag har hørt op at seile (Ville: Preussen kan opsigte Overenskomsten) Det skal jeg komme til, men her er ikke Tale om Opsigelse, men om Lydsflands Berettigelse til at sætte et Skib i Fart i Stedet for et af vore, og da siger jeg, at den Ret kan Lydsfland ikke faae uden at give 15 Maaneders Varjel; og i den Tid maatte det da være muligt at staffe et Postdampskib til Veie. Men nu kommer dertil Spørgsmaalet om Opsigelse, og, siger man, saa vil Lydsfland opsigte Kontrakten. Dertil vil jeg for det Første sige, at Opsigelsen ogsaa skal ske med 15 Maaneders Varjel; men saa kommer jeg til det Spørgsmaal, om denne Kontrakt overhovedet er til nogen Fordel for os, og det er et Spørgsmaal, som de Herrer ikke ere komne ind paa, og som jeg skal tillade mig med et Par Ord at besvare. Den Gang, Kontrakten blev sluttet, var der Forhold, som gjorde det i høi Grad ønskeligt for os at faae en saadan Kontrakt. Der var for det Første Hensynet til Nødvendigheden af at bringe en Postdampskibsforbindelse til Veie mellem Sjælland og de nordtyske Ryster. Jernbanen var den Gang ikke fuldsørt, og den hurtigste og bedste Veie var netop Dampskibsveien. Derved var det af Vigtighed af Hensyn til, at der ikke længe i Forveien var afsluttet en Postkonvention mellem England og os, som var fordelagtig for os, og til hvis Opfyldelse det havde sin store Betydning, at vi hurtig kunde føre Posten til Lydsfland ad Søveien, og dette kunde lettest, billigst og hurtigst ske over Kiel — lettere end over Lybeck eller ad andre Veie. Endelig opnaaede man ved denne Kontrakt en meget betydelig Forbedring med Hensyn til den hele Postforbindelse med det syd-

lige og vestlige Europa. Det var en Besparelse, efter hvad jeg har erfaret, af 12—24 Timer. Endelig for det Sidste indeholdt selve Kontrakten eller selve Konventionens Bestemmelser, hvoriggennem vi opnaaede Privilegier med Hensyn til Porto. Før den Tid var den internationale Portobelt paa en saadan Maade, at Preussen fik $\frac{2}{3}$ og vi $\frac{1}{3}$, men det blev ved Konventionen forandret saaledes, at Delingen blev lige. Der var fremdeles andre Fordele, saaledes med Hensyn til Noget, man kalder den luskede Transit, idet de Afgifter bleve satte anderledes, nemlig til 2 i Stedet for $3\frac{1}{2}$ Silbergroschen pr. 30 Gram, som man kan se i Konventionen; det er imidlertid Specialia, som jeg ikke skal komme ind paa. Men Konventionen havde sin store Betydning for os den Gang, navnlig af Hensyn til Kontrakten med England, idet Portoet til England derved kunde ned sættes betydelig, nemlig fra 14 til 10 St. Der var altsaa den Gang meget væsentlige Grunde for os til at gaa ind paa Postkonventionen, og det viste sig ogsaa, at den var væsentlig til Fordel for os; thi Preussen har i hele denne Tid bidraget Betydeligt, og har i samtlige 8 Uar fra 1ste April 1867 til 31te Marts 1875 til Farten mellem Korsør og Kiel givet et Nettotilskud af i Alt 213,500 Kr., det vil sige aarlig gjennemsnitlig omtrent 26,000 Kr. Det har altsaa været en fordelagtig Kontrakt for os, som den Gang afsluttedes, det maa vi erkende, det kan ikke bestrides. Men hvorledes er Forholdet nu? Den Interesse, det havde at faae en Postdampskibsforbindelse fra Sjælland til en nordtysk Havn, særlig til Kiel, er borte, den har ikke den Betydning mere; thi siden den Tid er Jernbanevæsenet udviklet saaledes, at Posten besværes hurtigere eller ligesaa hurtig ad Jernbanen. De andre Fordele, der ere opnaaede ved denne Route, altsaa navnlig Overenskomsten med Hensyn til Porto, som jeg for lidt siden har nævnt, har heller ikke Betydning mere, efter at Bernerkonventionen er traadt i Stedet og har forandret samtlige disse Forhold. Hvad der den Gang var et Privilegium, er det ikke mere; Bernerkonventionen har gjort, at disse Fordele ikke mere have den Betydning, som de havde den Gang. Altsaa paa samtlige Omraader, baade med Hensyn til den hurtige Besørgelse af Posten og med Hensyn til de Fordele, man har naaet derigennem, ere Forholdene nu forandrede, og hvad der den Gang maatte bevæge os til at gaa ind paa, eller til selv at ønske en saadan Konvention, eksisterer ikke mere. Men dertil kommer endnu, at siden den Tid have Forholdene ogsaa forandret sig med Hensyn til den Betydning, det for os har at have Preussen til Medkontrahent. Lydsfland har nemlig i de sidste Uar ikke skudt til, men har haft et ikke ubetydeligt Overskud og Indtægt af denne Route. Lydsfland har i alt Fald haft en Indtægt af Korsør-Kiel-Farten af 182,000 Kr. med en Udgift