

gjøre den saa god, som den kan blive det, men at det ikke er Tilfældet, tror jeg, maa bestemt fastholdes. Jeg skal først tage Sommerfarten. Saaledes som Forholdene nu ere, gaar der om Natten, da de fleste Passagerer befare denne Rute, et af de mindre Postdampskibe Kl. 10 Aften, og er det Sommertid, kan det være en meget behagelig Tur, men ved Efteraarstid er den tilvisse ikke behagelig. Jeg skal villig indromme, at, hvad jeg nu vil fremsføre, er noget gælt, men i Viskeligheden er det passeret, og det er ikke mange Maanedes siden. Vi vide jo Alle, at ved Juletid, naar Ferien begynder, er der, naar Veiret er nogenlunde ordentligt, en Masse Passagerer med Skibet. Her paa den sjællandske Bane traf man den Foranstaltning, som vist var meget hensigtsmæssig, man søgte at fordele Frekventensen saaledes, at et Tog afgik Kl. 6 $\frac{1}{2}$ eller 6 $\frac{3}{4}$ og det næste Kl. 7. De gik til Korsør begge to. Men hvad gjorde Postvæsenet? Det ventede naturligvis til begge Tog vare ankomne, og saa studebe det den Masse Passagerer, som var ankommen, sammen paa et af de smaa Dampskibe, som var der, og lod dem gaa over, og det, hvorledes end Veirforholdene vare. Men ikke nok dermed, det fordrede Betaling af dem, som om de vare under Dæk. Nu var det tilfældigvis nogenlunde godt Veir, skjøndt ikke noget behageligt Veir, men lad os tænke os, at et saadant mindre Skib er aldeles oversfyldt med Passagerer, naar Veiret er daarligt og Søen gaar høit. Alt, hvad der er ombord paa Dækket, bliver gjennemblødt, og med disse gjennemblødte Rejseklæder skulle saa Folk sætte sig ind i Jernbanekupeerne og maasse gaa høit op i Sylland. Jeg tror tilvisse, at Passagererne have Fordring paa, at der bliver staffet et bedre og større Dampskib til at udføre denne Fart paa denne Hovedroute. Jeg tror ikke, det gaar an, at man vedbliver at beholde de Dampskibe, som vare tilstrækkelige, da Diligencen hjørte, til 30 à 40 Passagerer nu, hvor der undertiden er flere Hundrede Passagerer. Det er Sommerforhold og Efteraarforhold; men til Vinterforhold blev der for 14 à 15 Aar siden anskaffet det lille Tyn, det var efter den Kjenndskab, som Teknikerne dengang havde til Istransporten, et meget hensigtsmæssigt og godt indrettet Skib, men det har den Mangel, at det har for ringe Hestekraft. Det er et Skib paa 60 Hestes Kraft. Det er virkelig ikke muligt for dette Skib at bryde ind i Isen, naar der er fast Is. Det er dygtige, flinke, udmærkede Folk, som er dernede til at føre Skibet, men de kunne og tør ikke vove det, fordi Skibet ikke har den fornødne Hestekraft. Ved Siden deraf ligger der „Arel“, det har albrig været skabt til Isbryder, det er et gammelt Drlogsskib, der har en meget bred Boug. Naar Isen ikke er tyk eller gjør altfor megen Modstand, kan den nok bryde igjennem, men ellers kan den ingen Vegne komme, saa maa der en Isbryder til af en særlig Kon-

struktion. Jeg nærer ingen Tvivl om, at saaledes som Tekniten nu har udviklet sig, vil der kunne bygges et Dampskib, som ganske anderledes vil kunne forcere Farten, naar denne ikke er aldeles umulig. — Da jeg er ved Postvæsenet, vil jeg tillade mig at gjentage en gammel Anse med Hensyn til Brevfort. Jeg beklager, at den ærede Indenrigsminister, under hvem dette forterer, endnu ikke har fundet sig foranlediget til at nedsette Taxten paa Brevfort. Endnu have vi den Tilstand, at, medens et Brevfort herfra til Roskilde koster 8 Ore, koster det herfra til Nordkap 6 Ore, hvilket er en aldeles unaturlig Tilstand. Med Hensyn til Postposttaxten har jeg allerede forrige Aar tilladt mig at fremhæve, at det er et forunderligt Tilfælde, at en stor Del af Postpostindtægten gaar ned til de sveitsiske Assurancekompagnier. Jeg synes virkelig, dette Forhold ikke er aldeles passende, det er ganske simpelt, fordi de sveitsiske Assurancekompagnier assurere meget billigere. — Med Hensyn til andre væsentlige Punkter, som ere fremfattede af ærede Medlemmer skal jeg slutte mig til, hvad der er fremført navnlig af de to første ærede Talere, og venter, at vi paa et andet Stadium skulle tage under Forhandling, hvad vi skulle gjøre.

Magen: Det Forslag til Finantslov, som foreligger for det høie Thing til Behandling, er jo tilbøielig omformet ved Beslutninger i det andet Thing, saaledes at det ikke længere stemmer med Forslaget, saaledes som det blev forelagt af Regjeringen. I de Bemærkninger, vi hørte af den ærede Konseilspræsident, blev der ikke, saavidt jeg forstod, talt Noget om, hvorvidt Regjeringen agtede at stille Ændringsforslag. Det kunde jo have haft Interesse at faae en udtrykkelig Udtalelse derom, men paa den anden Side er Rausheden en Courtoisie ligeoverfor Thinget, forsaavidt det jo nu kan forhandle Spørgsmaalet uafhængig af Regjeringens Stilling til Finantslovsforslaget. Jeg skal da for mit Vedkommende sige, at jeg ligesom navnlig de to første ærede Talere ogsaa har overveiede Betænelighed ved adskillige Poster paa Finantslovsforslaget, saaledes at jeg i hvert Fald ikke kan stemme derfor, uden at de først ere underkastede en grundig og omhyggelig Overveielse. Det er de samme Poster, som navnlig de to første ærede Talere dvælede ved, dels Lønningstillaget til Embeds- og Bestillingsmænd, dels Universtitetet. Jeg kan ikke forstaa, hvorledes man paa en Finantslov skulde kunne bevilge Tillæg til kommunale Bestillingsmænd samtlig med, at der ikke er optaget noget Lønningstillæg til Statens Embeds- og Bestillingsmænd.

Det Punkt, jeg særlig vil tillade mig at dvæle ved, er Tilskudet til Universtitetet, som i særlig Grad ligger mig paa Sinde. Det er jo et Spørgsmaal, som nu gjennem en Varrække har