

ominøst, at den falder paa Krigstoldskatten. Det er sat i Scene af den kjøbenhavnske Handelsstand. Der blev holdt et Møde i Sommer i Kjøbenhavn, hvor den slog samtlige sine tidligere Fordringer ihjel i Haab om en skandinaviske, svenske-norske-danske Handelsstraktat, som den ganske kort Tid i Forveien havde erklæret det for en Umulighed at opnaa, og som Svenskerne ikke ville have. Det er Toldlovens Skjæbne her i Landet, og det viser, hvad man kan vente af de Herrer, om hvem man altid fra alle Sider har hørt, hvor inderlig forargede de være over den Visnen i Folkethinget. Da vi paa engang begynde en Virksomhed, som tager fat paa økonomiske Opgaver, stille Forslag til Drøftelse og Forhandling, negte de at forhandle, og deres Venner i Kjøbenhavns store Handelsstand erklære, at Toldloven maa der ikke røres ved, før vi faae en skandinaviske Handelsstraktat, som hele Verden veed, at vi ikke faae, og som Ministeriet ikke vil have. Saaledes er det gaaet med Toldloven. Med Hensyn til Skibsafgiften, og hvad der staar i Forbindelse dermed, er der Intet slet. Med Hensyn til Frihavnen i Kjøbenhavn ere vi nu endelig komne saa vidt, efter at Hamborg er omtrent færdig med sin Frihavn, at den store Frihavns-Kommission er bleven færdig og Planerne have været udstillede paa Charlottenborg, sædvanligvis Anhydning af, at vi om 10 Aar kunne begynde at realisere en af Planerne, som saa naturligtvis skal omgjøres efter 5 Aar, fordi den har været ganske utilfredsstillende. Vi komme bagud. Med Hensyn til Dampfærgen mellem Helsingør og Helsingborg maa jeg indrømme, at der er en lille Forskjel. Der er fra Regjeringens Side — men jeg siger strax, at det er det Æneste — fremkommet Forslag om en Dampfærgen ved Helsingør, men til Færger efter den mindst mulige Type, og dette Forslag har Regjeringen virkelig med uhyre Energi frelst — jeg tør ikke sige fra et Komplot, thi saa vilde Formanden stoppe mig — men fra Tilbagevisning til et Landsthingsudvalg. Det er endda endnu kun en Havn, og til den Havn slutter sig ingen Havn paa den anden Side i Sverige og endnu mindre en Dampfærge. Der er kun en lille Havn i et Udvalg i Landsthinget. Dernæst er der Rystbanen til Helsingør. Med Hensyn til den er det gaaet saaledes, at Regjeringen har erkjendt, at den er meget nødvendig, og det kan heller Ingen bestride. Det er en Bane, som er saa rentabel, at det fra privat Side er tilbudt at anlægge den for slet Intet, naar man blot maatte faae Lov der-til. Men overfor dette har Regjeringen

stillet sig saaledes, at den bestemt har erklæret, at ingen Privat maa anlægge den. Det vil den selv, naar den skal anlægges, men den gjør ikke Noget. Dermed ligger Rystbanen, som i Virkeligheden kunde være bygget af Staten for 10 Aar siden eller paabegyndt for 10 Aar siden. Dernæst komme vi til Dampfærgeforbindelsen Kjøbenhavn—Malmø, der staar i Forbindelse med Kjøbenhavns Baneforhold ligesaa vist som med en Frihavn. Der er der en Kommissionsbetænkning, som heldigvis er saaledes, at der er Udsigt til, at der ingen Enighed kan komme derom. Hvad angaar Linien Kjøbenhavn—Kjøge er der ikke tænkt paa den. Den er aldrig foreslaaet. Den kommer kun frem, naar Ministeren mener at have Interesse af at stille et Strømmebillede op for at vise, hvor farligt det er for os at komme ind paa Trafikforbindelser, som ville sluger hele Reserverfonden. Saa dukker Kjøbenhavn—Kjøge op; ellers har jeg aldrig hørt den nævne. Jeg tror ikke, at den kommer frem uden ved saadanne Seiligheder, saa veed jeg, den vender regelmæssig tilbage, men ellers ikke. Og ligeledes de fælteste Baner; de komme ogsaa ved samme Seilighed, men ellers ikke. Hvad forøvrigt Overtagelsen af disse angaar, er det jo et Punkt, som Ministeren ganske vist gaar ind paa, men som jeg tilstaar, jeg vilde ønske, han havde indskrænket sig til uden at sætte dem i Forbindelse med de lollandske. Dampfærgen ved Sjædsø har han erklæret for umulig. En bedre Forbindelse over Storebelt indrømmer jeg, at Ministeren ikke modsætter sig; det er altsaa et af de Punkter, hvor der er et lille svagt Haab, men det bethder dog ikke meget. En lettere Forbindelse over Esbjerg til England har Ministeren bestemt modsat sig og erklæret for en Handelsforretning, der er under hans Værdighed. Femernrouten ligeledes. Altsaa, foruden det lille Forslag om en Dampfærgen ved Helsingør, har Ministeren kun gjort en eneste Ting, som man virkelig kan sige er en Stordaad paa Traffikens Omraade, nemlig at stoppe den norske Post i 12 Timer (Munterhed). Ja, der er ikke Mere. Det er altsaa Resultatet af Regjeringens økonomiske Politik under det nuværende Ministerium. Det er det, man har bebrejdet os, at vi ved vor sørgelige Visnepolitik have stoppet Udviklingen i en uendelig Masse Aar. Det er dog altid godt for Noget, vil man indrømme, at Visnepolitiken er holdt op, thi saa kan man dog se, hvad der i den Tid er stoppet. Maaske den norske Post endnu gif, hvis vi ikke havde faaet Forhandlingspolitiken. Nei, jeg tror nok, at