

lige paatrængende, om end man maa have fuld Rede og Klarhed over alle, før man tager fat paa det ene. Naar nu dernæst den ærede Ordfører gif videre og opstillede en hel Række af vigtige og omfattende Foranstaltninger paa Kommunikationsvæsenets Omraade, som Regjeringen snarest mulig skulde tage fat paa og gennemføre i den kortest mulige Tid, saa skal jeg bemærke, at uagtet jeg tillader mig at tro, at jeg har en ligesaa levende Interesse for vort Lands økonomiske Udvikling og materielle Opkomst som den ærede Ordfører, kan jeg dog ikke ganske slutte mig til hele den Række af Opfordringer, og jeg kan i det Hele ikke erkjende, at en saadan Ophobning af en hel Del Foranstaltninger, som alle ønskes sat i Været saa snart som muligt og fremmet i kortest mulig Tid, virkelig er et afgjørende Vidnesbyrd om en i højere Grad fremtrædende og levende Interesse for disse Forholds Ordning og Udvikling. Thi man kan ogsaa i sin Sver stable saa mange Opgaver paa hinanden, at de snuble over hverandre og spænde Ben for hverandre, og Resultatet bliver da meget mindre, end om man tager en af dem forlods frem. Dertil kommer imidlertid, at jeg ikke med Hensyn til Realiteten af de foreslaaede Foranstaltninger ganske kan dele den ærede Ordførers Overbevisning om deres paatrængende Nødvendighed. Dette gjælder saaledes — jeg skal ikke dvæle ret længe derved, men blot nævne det — det, han opstillede om det formentlig uopnaaelige Ideal, at man skulde kunne sætte sig ind i en Jernbanekupee i Stockholm for først at stige ud af den i Berlin. Dette staaer ikke for mig som noget Ideal. Det hører dog til Rejsens store Behageligheder paa længere Reiser at kunne stige ud af Kuppen og strække Benene eller bevæge sig i Dampfærgens lune og rummelige Kabyt. Jeg vil derfor ikke anvende meget store Bekostninger for at opnaa det, som den ærede Ordfører opstillede som Ideal. Det er ganske vist en Behagelighed, naar der er Tale om en enkelt Nats Reise, men jeg troer, at vi næppe i det første Aaar naae saa vidt, at man kan reise fra Stockholm til Berlin paa een Nat. Man kan jo da tage Natfarten gennem Sverig og glæde sig over de behagelige Afbrudelser paa Dagfarten gennem Danmark. Derimod erkjender jeg den store Betydning, som Tilvebringelsen af en Dampfærge vil have for Gudsbefordringen, hvorved man undgaar Omladninger, som meget Guds efter sin Beskaffenhed ikke kan bære. Men jeg kan da heller ikke ganske tiltræde den ærede Ordførers Formening om, at det ikke er til-

strækkeligt i saa Henseende foreløbig at faae en Dampfærge over Sundet, men at det var nødvendigt ogsaa at faae en Dampfærge fra Gjedser til Warnemünde, for at vi kunde faae en saadan gennemgaaende Forbindelse mellem Sverig og Berlin. Ja, det gjælder ganske vist, naar Tælen er om den absolut korteste Forbindelse mellem Sverig og Berlin. Men da vi jo allerede nu have en Dampfærge over Store og Lille Belt, saa er der jo, saasnart Dampfærgen kommer i Stand over Sundet, den ønskeligste Forbindelse i saa Henseende mellem Sverig, Hamborg og Bestydsland, og det vil saaledes altsaa ikke være absolut nødvendigt at tilveibringe en Dampfærge mellem Gjedser og Warnemünde af Hensyn til den svenste Transit. Jeg tilstaar nu endvidere, at jeg er tilbøielig til at tro, at man let noget overdriver Betydningen af den norsk-svenske Transit paa de danske Baner. For mig staaer det nemlig saaledes, at Alt, hvad der kan vindes for Danmark, er den direkte Indtægt, som Dampfærgen og Jernbanen giver ved denne Transit, og saa bliver det for mig et Regnestykke, om ikke Renten af de betydelige Anlægsomkostninger bliver saa stor, at den maaske vil veie op mod den forventede Indtægt. Jeg tror, at de Erfaringer, man har gjort ved Bestræbelserne for at drage den svensk-norske Trafik over Gøteborg—Frederikshavn, ikke er saa særlig opmuntrende i saa Henseende, det turde være et Spørgsmaal, naar man regner efter, om man ikke har tabt paa Gøteborgsfarten, hvad man har vundet paa Banefarten gennem Sjælland. Dernæst tror jeg heller ikke, at den Route, som den ærede Ordfører vilde fremme ved Siden af, nemlig den gamle Krønsteffe over Holland—Jernern med tilhørende Dampfærge, virkelig vil blive saa værdifuld for Landet, som han mente. Ogsaa her gjælder det, at man maa afpæle de Omkostninger, som Anlæget af Driften kræver, med, hvad der kan indvindes. Naar man turde det Sikke ved denne Sag være, at man berejder sine andre Router en generende Konkurrence, medens det er overordentlig tvivlsomt, om man virkelig vil kunne forsøge sin Trafik saaledes, at den paa nogen Maade kan dække Omkostningerne. Nu synes den ærede Ordfører at mene, at denne Route skulde træde i Stedet for Korsør—Kieler Routen, som han, som det saa ofte er slet, betragter som særlig kostbar og byrdefuld for Landet. Jeg tror, at den ærede Ordfører ser noget fljævt derpaa, men det er vanskeligt at imødegaa hans Opfattelse, da der ikke foreligger særskilte Regnskaber for Korsør—Kieler Routen, efter som denne Route