

tilværende Rattog. Det er altsaa en For-  
sinkelse af mindst en Dag for hele den uden-  
landske Korrespondance med Besteuropa:  
Hamborg, London, Newcastle, Hull. Det er  
Følgen af, at det hidtil gjældende Rattog  
ophører at være gennemgaaende Tog. Den  
Betydning, dette har for vor Handel, særlig  
for den jydste Handel, er iøvnefaldende; men  
jeg skal tillige meddele, hvilken Betydning  
det har for Trafikken mellem Norge og  
Frederikshavn, idet jeg ikke har Grund til  
at tvivle om, at de meddelte Oplysninger  
ere rigtigste. Jeg skal blot meddele her,  
hvad der er meddelt mig: Christianssand  
har i 1888 over Frederikshavn sendt  
700,000 Pfd. Hummer, og samtidig er der  
klareret i Frederikshavn dobbelt saa meget,  
som altsaa er gaaet i mindre Sendinger til  
Ind- og Udlandet. Som Indtægt alene  
for de danske Statsbaner for 700,000 Pfd.  
Hummer er anslaaet 15,000 Kr. Jeg tror,  
at det er anslaaet noget for lavt, det er  
maaeste noget høiere, dog tør jeg ikke paasta  
det. Nu var det Hensigten ved Frederiks-  
havn, paa Grund af den tydske Toldtarifs  
Omordning, idet den nye tydske Toldtarif  
har indført en ny Fortoldning efter Brutto-  
vægt, at anlægge større Reservoarer for  
Hummere i Frederikshavn for at sende dem  
i lettere Emballage; dette Arbejde er begyndt  
i Tillid til denne Trafik; men det staar og  
falder med, at den norske Dampskibsforbindelse  
bliver afbrudt. Idet den falder bort, saa  
ere disse Arbejder ørkesløse, ligesom  
ogsaa de store Fiskerier, som ere  
ved Frederikshavn, og som ere beregnede  
paa Export, hvilket Altsammen spiller en stor  
Rolle for Frederikshavn. Disse Tab virke  
ogsaa indirekte trykkende paa Forholdene  
deroppe, idet der er en meget stor Fiskeri-  
befolkning, som navnlig lever af Fiskeexport;  
den vil paa mange Maader stades, og det  
vil for Statsbanerne og den gennemgaaende  
danske Handel have ødelæggende Indflydelse.  
Samtidig med dette har ogsaa de gennem-  
gaaende Tog Betydning for Forbindelsen  
med Gøteborg. Denne Forbindelses Betyd-  
ning er efter de Oplysninger, jeg har mod-  
taget, meget stor. Saavidt jeg er rigtig  
underrettet, er der i Aaret 1888 fra Gøte-  
borg over Frederikshavn gennemgaaende  
expederet til Ind- og Udland 8 Mill. Pund  
Varer, deraf  $3\frac{1}{2}$  Mill. Pund Fisk, endvidere  
er der berigtiget 14 Mill. Pund Varer i  
Frederikshavn, og deraf af Fisk  $4\frac{1}{2}$  Mill.  
Pund og af Havre  $7\frac{1}{2}$  Mill. Pund, der  
svarer til 48,000 Tønder. Til Gøteborg  
er der i 1888 gennemgaaende expederet fra  
Udlandet  $3\frac{3}{4}$  Mill. Pund og fra Indlandet  
 $\frac{1}{2}$  Mill. Pund, af Reisende 4,827, altsaa

93 om Ugen. Desuden er der til Gøteborg  
i 1888 fra Frederikshavn udført 500,000  
Pund Smaafisk; det er Fisk, som ikke kan  
taale lang Transport, og dette Fiskeri har  
stor Betydning for hele Fiskeribefolkningen  
mellem Stagen og Søby. Hvis nu Trafik-  
ken paa Frederikshavn ophører, lider hele  
denne Befolkning meget betydelige Tab. At  
opretholde Trafikken paa Frederikshavn, indse  
vi har sine Banstæligheder. Efter hvad der  
er os meddelt, agtes Dampskibsarten paa  
Frederikshavn fortsat, selv efter at Sub-  
ventionen falder bort, men kun tre Gange  
om Ugen i Stedet for daglig. Men det er  
et Spørgsmaal, som ikke afhænger af os  
alene. Det er fra svensk Side, der maa ske  
forandret Beslutning i den Henseende, og  
stjøndt vi anse det for ønskeligt, om denne  
Forbindelse kunde vedligeholdes, tør jeg ikke  
bestemt paasta, at det er gjørligt, og om de  
Dffre virkelig betale sig; men det er ikke  
Hovedspørgsmaalet; men naar den bortfalder,  
og desuden Rattogets Betydning bortfalder,  
saa vil i Virkeligheden hele Sjælland blive  
haardt behandlet baade ved Opgivelsen af  
Frederikshavns-Routen og ved Opgivelsen  
af Sktoget, hvilket vil være en virkelig stor  
og alvorlig Kalamitet, baade for de lokale  
Erhverv og for den gennemgaaende Trafik  
gjennem denne Landsdel, men navnlig vil  
den blive søkelig ved Rattogets Ophør, thi  
Følgen vil jo blive, navnlig af Sktogets  
Ophør, at den norske Post falder bort.  
Jeg har oplyst, at det aldeles ikke kan nytte  
at tænke paa at sætte det norske Dampskibs  
Ankomst i Forbindelse med Dagiltoget, hvilket,  
som jeg har viist, kommer for sent, hvad der  
altsaa vil medføre en for teen Expedition af  
Posten. Følgen vil altsaa blive, saaledes  
som det blev oplyst uuder 2den Behandling  
af Finantsloven, og som det fremgik af  
Forhandlingerne i Fjor angaaende de nye  
Jernbaneplaner mellem Tjdsland, Dan-  
mark og Norge, at den norske Post  
vil søge en anden Vej, idet der enten  
fra norsk Side vil blive sat en direkte For-  
bindelse i Gang med Vestmorge og England,  
eller man vil søge ned ad den nye svenske Kyst-  
bane. I begge Tilfælde gaar man udenom  
Danmark. Det vil dog sige, at naar man  
gaar ad Kystveien, kunne vi, hvis vi skynde  
os med at stasse Dampfærgesforbindelserne over  
Helsingør og Gjedser, muligvis redde denne  
Postroute, men hvis vi gaa frem med den  
hidtil valgte Langsomhed, vil ogsaa denne  
Postroute gaa tabt for os. Det er altsaa af  
den allerstørste Betydning, at i alle Tilfælde  
dette Rattog bevares, hvormed den norske  
Post, som ellers vilde gaa tabt, idet den di-  
rigeredes over England, vedblivende kan føres