

videre talte det ærede Medlem om Forjenselsen fra Gøteborg, den er ikke meget stor, men den har dog sin Betydning. Man gik 1886 fra 6 ugentlige Farter til 14 mellem Frederikshavn og Gøteborg, uden at det dog medfører nogen væsentlig Forøgelse af Gods eller i det Hele af Transporten. Med Hensyn til Besørgelsen af Passagerer mellem Gøteborg og Frederikshavn skal jeg dog gjøre opmærksom paa, at Tallene ikke her ere overvældende, det er nemlig 7 Passagerer til hvert Skib. Jeg tror, at den ærede Ordfører selv nævnte Tallet. Det er altsaa ikke noget overordentlig stort Tal, og jeg tror ikke, at vi for egen Regning kunne vedligeholde 14 Ture om Ugen. Jeg skulde meget beklage, om Farten hørte op, men der er ikke mindste Grund til at antage det. Den vil bestemt vedblive privat, ligesom den tidligere har været det, og Besørgelsen af Gods vil da kunne ske paa væsentlig samme Maade, medens Persontrafikken som nævnt ikke er stor. Endelig kunde man jo sige: Ja, men den Tilslutning, der mistes i Hamborg, har meget stor Betydning for alle de Passagerer, der ville gaa her fra Landet eller fra Sverig ad den Vej og fortsætte Rejsen videre ud over Hamborg. Jeg skal imidlertid i saa Henseende tillade mig at oplyse, at i 1888 har der været indskrevet fra Sjælland ud over Hamborg, naar vi lægge Nat- og Dagiltogene sammen, siger og skriver 13 Mennesker, det er altsaa omtrent i hver Maaned. Der har i det sidste Aar gaaet to Tog daglig paa den Rute, og med disse to Tog er der ikke gaaet mere end een Passager om Maaneden, der har ladet sig direkte indskrive til at fortsætte Rejsen ud over Hamborg. Det kan altsaa ikke siges at være et Gode af nogen stor Betydning, der herved falder bort for de Reisende. Derimod har Posten naturligvis nogen Betydning. Med Hensyn til Gøteborg-Ruten og den hele dermed forbundne Stogs-Rute, som der har været siden 1886, skal jeg isvrigt tillade mig at minde om, at den kom i Stand 1886, fordi den norske Hovedpost ønskedes sendt over Frederikshavn, og der blev givet en Subvention paa 75,000 Kr. om Aaret til denne daglige Gøteborg-Frederikshavn Rute. Af denne Subvention udredede vort Land $\frac{1}{3}$, altsaa 25,000 Kr., de andre to Trediedele bleve udredede af Sverig og Norge, saaledes at Norge, der var den, som særlig ønskede Forbindelsen, betalte 38,000 Kr., Sverig 12,000 Kr. Fra 1ste September 1888 blev den norske Hovedpost imidlertid sendt over Helsingborg, og som Følge deraf fik denne Rute langt mindre Betydning. Man har altsaa ikke ønsket

at vedblive med dette Forhold. Den ærede Ordfører nævnte ganske vist her ved forrige Behandling den Modstand, der kom fra den norske Postbestyrelse, men den ærede Ordfører, som havde Protokollen i sin Haand, maa vide, at det angik et Forhold, som er reist af den tyske Postbestyrelse. Den tyske Postbestyrelse ønskede nemlig, at man allerede i Oktober 1888 skulde ophøre med denne gjennemgaaende Rute i Sjælland og Forbindelsen med Gøteborg. Dette modsatte vi og Nordmændene os, og vi fik den da forlænget indtil Forløbet af de 3 Aar, der fra først af vare fastsatte, altsaa til Juni 1889. Fra den Tid have vi derimod ikke kunnet faae og kunne ikke faae Tilslutning fra tysk Side til den Rute, som den ærede Ordfører krævede. Det er ikke saa let at faae Tilslutning. Jeg havde ønsket at faae Tilslutning til en Natfart over Gjedser, men jeg har ikke kunnet komme dertil i Aar, medens Dagfarten vil blive langt bedre besørget end hidtil, det er ikke saa let at opnaa den Slags Ting, der kræve Opoffrelse. Den ærede Ordfører og de, der ere af samme Mening som han, ere saaledes i en stor Vildfarelse, naar de tro, at der lides noget væsentligt Tab for Togfarten i Sjælland ved, at denne Tilslutning mistes. For Sønderjyllands Vedkommende er der nu slet ikke Tale om noget Tab, og naar Flensborg Avis har skrevet noget Andet, saa maa det være paa et galt Grundlag, men det er naturligtvis slet i god Tro. Det er i hvert Fald saa lidt Tilfældet, at selv om der postalt kan være en eller anden Handlende i Sønderjylland, der kan være mindre fornøiet med den nye Ordning, saa har Befolkningen tvertimod ikke været fornøiet med den tidligere Toggang og vil sandsynligvis for Personrekventens Vedkommende blive mere fornøiet med den Tilslutning, vi komme til. Den ærede Ordfører maa vide, i alt Fald fra tidligere Forhandlinger her, at, da vi 1886 kom til et dobbelt Stog mellem Kjøbenhavn og Fredericia, saa var det begrundet paa Stogene gennem Sjælland. Sagen er den, at, naar vi skulle bringe Stogene tidligt frem til Altona, saa kunne vi ikke krydse i Fredericia med det hvidfra kommende Tog, thi det maa gaa sildigt fra Altona. Det førstnævnte maa komme tidligt til Hamborg for at faae Tilslutning til de fra Hamborg afgaaende Tog, og det sidstnævnte maa ogsaa sent derfra for at faae Tilslutning til de til Hamborg ankommande Tog. Følgen deraf er, at man maa have dobbelte Nat-Stog mellem Fredericia og Kjøbenhavn, hvilket det ærede Medlem meget vel veed, at vi maa have — det er ble-