

at det var et Antal af 600 Breve i Døgnet, der kom for sent til Sjælland paa Grund af, at de skulde over Korsør. Jeg ser ikke rettere, end at Sjælland er stiftmoderlig behandlet i Forhold til Øerne. Den Køre-hastighed, vi have i Sjælland, beløber sig til 36 Kilometer i Timen, medens der paa Sjælland føres 55 Kilometer i samme Tid, og da vi i Aarene 1885—88 i Sjælland havde en bedre Togforbindelse med Thykland, end vi nu have, mene vi, at en bedre Ordning ogsaa maatte kunne gennemføres nu. Den Gang var Togforbindelsen saaledes, at der gik Tog fra Altona Kl. 10^{1/2} Aften, og det naaede Frederikshavn Kl. 12⁴⁰ Middag. Nu vil den højtærede Minister lægge et Tog ind, som kan naa Frederikshavn Kl. 9⁴⁰ Aften, men jeg synes ikke, at det skal opmuntre den tykke Regering til at tage mod et saadant Tilbud. Hvis Regeringen derimod havde tilbudt en saadan Togplanovre i Sjælland, som Handelsforeningerne og de jydste Landboforeninger have forlangt, er det vistnok tvivlsomt — det er i alt Fald ubesvaret, synes det mig — om den tykke Regering havde været afvisende. Ved Finanslovens første Behandling sagde den højtærede Minister, at et saadant Tog, som forlangtes, vilde koste 150,000 Kr., og det havde vi ikke Raad til, da det ikke vilde kunne lønne sig. Nu udtalte den højtærede Minister i Gaar, at der var Grund til at gøre nogen Forandring, da Trafikken var taget væsentlig til i Sjælland, og jeg kan derfor ikke tilbageholde den Udtalelse, at jeg tror, at et Tog, der gaar helt igennem til Frederikshavn, vil bedre lønne sig, end et Tog, der stopper op i Randers, fordi det vilde bringe mere Trafik, Persontrafik til Stede. At det skulde opmuntre rejsende Syd fra til at tage over Sjælland, naar Toget stopper op i Randens og fortsættes som Bummeltog til Frederikshavn, kan man ikke tro, hvorimod der, naar det kunde føres til Frederikshavn samtidig med det ene Tog, der har Forbindelse med Øerne, kunde være mere Sandsynlighed for, at de rejsende Syd fra vilde tage ad den Vej, naar de skulde op til vort nordlige Naboland, Norge. Der vilde da være større Sandsynlighed for, at vi vilde faa en stærkere Trafik fra Norge over Sjælland, end Tilfældet er nu. Vi Nordjyder ere endog saa tilhøjeligt til at antage, at Norge vil lægge en daglig Dampskibsforbindelse ind mellem Frederikshavn og Aarvig, og det er muligt, at den vestnørste Post vilde komme til at gaa over Sjælland. Hvad der kan indvendes er, at hvad Sjælland kunde vinde ved denne Route, vilde maaske tabes over Sjæl-

land. Vi se, at den højtærede Minister forlanger en Bevilling paa 4 Millioner Kr. for at lægge et dobbelt Spor fra Rjøbenhavn til Korsør, fordi Trafikken er for stor; men hvis nu Sjælland kunde tage noget af denne Trafik, er det muligt, vi kunde nære os med det, vi allerede have. Naar det hedder, at vi have ikke Raad til at ofre 150,000 Kr. til at føre et ordentligt Post- og Persontog daglig gennem Sjælland, undrer det mig, at vi have Raad til at ofre 4 Millioner Kr. her foruden Ekspropriation. Som det nu er, søle vi Ulempen ved, at vi faa vor Post 24 Timer senere, end man faar den paa Øerne, medens en saadan Togordning gennem Sjælland, som vi ønske, mulig vilde, det mene vi, fremstafte en daglig Dampskibsforbindelse med Norge, som vilde være til overordentlig Gavn for det danske Landbrug. Vi have i det nordlige Sjælland en ikke ubetydelig Rødestport til Norge. I de sidste Aar have vi saaledes eksporteret 2 Millioner Pund Rød fra Frederikshavn, og det naaget vi have en daarlig Forbindelse med Norge. Vort Rød møder i overordentlig god Tilstand, men maa ofte ligge flere Dage, før det kan komme paa Markedet. Hvis vi derfor fik en daglig Dampskibsforbindelse, saa at Rødet kunde blive ført frem i frist Tilstand, er der stor Sandsynlighed for, at vi kunde ubvide denne Eksport betydeligt til alle Byer ved Kristiania Fjord, ja, vi kunde maaske endog komme op til selve Kristiania og forsyne disse vore gode Naboer med Rød. Dette ere vi nu afskaarne fra, fordi Forbindelsen i Djebliffet er saa daarlig. Der er tillige en anden Ting, som det jydste Landbrug nu har stor Ulempe af, og det er Slagteriaffaldet. Thykland har nu lukket for vore Svin og derved ogsaa for vort Slagteriaffald, for hvilket vi havde et godt Marked i Thykland. Nu kunne vi ikke komme med det der mere, og heller ikke kunne vi komme med Affaldet til vort hjemlige Marked i Rjøbenhavn, det have vi ikke Tilladelse til. Kunde vi derimod faa en bedre Forbindelse med Norge, er der stor Sandsynlighed for, at de der kunde bruge en betydelig Del deraf. Det ser underligt ud, at vi ikke kunne komme paa vort hjemlige Marked med denne Vare, da det jo dog er erkendt, at det er et sundt og billigt Næringsmiddel, og da man jo dog skulde synes, at en Del af den store Befolkning i Rjøbenhavn kunde have godt af at faa et billigt Næringsmiddel; men de gode Rjøbenhavnerere maa jo forstaa, hvad Interesse de have af at lukke dette Affald fra Slagterierne ude. Vor Mening med at faa en bedre Togordning er som sagt ikke alene begrundet i Ønsket