

som aldeles ikke er tidssvarende, og derfor gik vel ogsaa Antallet af rejsende ned fra Aar til Aar. Jeg maa dog anføre, at i det sidste Aar, 1913—14, gik Antallet af rejsende til Trods for de daarlige Skibe op til 19,800 mod ca. 18,000 i Aaret 1911—12. Jeg tror, at hvis man i Tide havde sørget for at have gode Skibe paa denne Rute, hvis man havde sørget for, at Forbindelsen med Udlandet var lige saa god for de danske som for de tyske Skibe, og hvis man havde sørget for at opreklamere Ruten i Udlandet, vilde denne Rute kunne have betalt sig bedre, end Tilfældet har været. Men der er ikke gjort noget i saa Henseende. Medens vore Naboer mod Øst gør meget for at opreklamere deres Rute, har vi her hjemme ikke gjort noget. Det er mig meddelt, at der til Eksempel i London uddeles Reklamehæfter, som siger, at Vejen til Skandinavien: Danmark, Norge og Sverige, gaar over Sassnitz—Trelleborg. Naar der saaledes reklameres fra vore Naboers Side, og vi ingenting gør, er det forstaaeligt, at en Rute som Korsør—Kiel efterhaanden taber i Betydning og ikke faar det Antal rejsende, som den egentlig burde have. Der kunde sikkert ogsaa gennemføres en mere rationel Drift, end Tilfældet har været hidtil. I den Tid, Skibene gik, var det saaledes, at et Skib kun gjorde een Rejse fra Korsør til Kiel og tilbage igen i Løbet af 48 Timer, skønt selve Rejsen kun tog 14 Timer. Man kunde sikkert have udnyttet Skibene i betydelig højere Grad, saaledes at Udbyttet ogsaa paa dette Omraade var blevet bedre. Jeg mener derfor, at man i Stedet for at foreslaa Ruten nedlagt burde have taget under alvorlig Overvejelse, om man ikke ved en Forbedring af de forskellige Forhold var i Stand til at skabe saadanne Betingelser for Ruten, at det i Fremtiden kunde betale sig at drive den. Jeg tror, at selv om vi herhjemme stopper, vil Ruten ikke blive nedlagt, men at Tyskland vil overtage ogsaa Natfarten. Maaske vil nogle mene, at saa sker der jo ikke nogen Skade, men jeg synes, det vil være uheldigt, at vi fra dansk Side opgiver en gammel Rute. Kiel Kommune har bragt store Ofre for at opretholde Forbindelsen over Kiel, og jeg tror, at der ikke, og særlig ikke efter Krigen i den nærmeste Fremtid, vil blive Tale om den tidligere omtalte Rute over Femern—Rødby. Jeg synes ikke, vi har Raad til at inddrage en saadan Rute som Korsør—Kiel-Ruten. Det hilses jo med Glæde, hver Gang et nyt Skib søger til fremmede Egne, vi

priser de Mænd, som søger at bryde nye Baner, skaffe nye Forbindelser og nyt Marked for Erhvervslivet; jeg synes derfor ikke, det er særlig klogt af Staten at nedlægge en gammel Forbindelse, at stryge Flaget paa denne Rute. Som Forholdene har udviklet sig, synes jeg tværtimod, at vi nu mere end tidligere burde gøre, hvad der kunde gøres, for at opretholde denne Forbindelse. For Korsør i Særdeleshed, men for Landet i Almindelighed vil det være meget uheldigt og beklageligt, om man skulde nedlægge den. Jeg tror egentlig ikke, at Nedlæggelsen vil betyde nogen særlig økonomisk Fordel for Landet, idet vi rimeligvis vil komme til at betale betydeligt mere til Tyskland for Besørgelsen af Post fra Tyskland til Danmark, end vi gør nu. Vi taber altsaa paa det ene Omraade, hvad vi muligvis kunde vinde paa det andet. Jeg vil derfor henstille til den højtærede Minister og til Finansudvalget endnu en Gang at tage under velvillig Overvejelse, om der ikke er Mulighed for at bevare denne Rute. At man benytter de to gamle Skibe „Skirner“ og „Ægir“ paa Ruten Kalundborg—Aarhus, kan jeg i og for sig ikke have noget imod. Hvad vi ønsker paa Ruten Korsør—Kiel er et nyt Skib, men har det været uheldigt for Korsør—Kiel-Ruten at have disse to gamle Skibe, vil det sikkert blive lige saa uheldigt for Kalundborg—Aarhus-Ruten. Og Jyderne er neppe saa taalmodigt et Folkefærd som Sjællænderne, og de vil sikkert ikke finde sig i at modtage disse to gamle Skibe, men vil kræve nye, og det fortænker jeg dem ikke i.

Dernæst vil jeg rette en Henstilling til den højtærede Indenrigsminister. Da vi i forrige Samling behandlede Sygekasse-loven, fremdrog jeg Spørgsmaalet om en strengere Kontrol med de private Sygekasser. Nu er det ifølge den vedtagne Lov saaledes, at de private Sygekasser kan blive statskontrollerede, naar de selv ønsker det, og det tror jeg, at de gode Sygekasser vil sørge for at blive, men der er ikke Tvivl om, at de Sygekasser, der kun oprettes for at drives som Geschæft af den enkelte Mand eller enkelte Mænd, ikke vil søge at blive statskontrollerede. De paagældende vil vedblive at drive den Svindel, de hidtil har drevet, og gøre det paa samme Maade som hidtil: antage Agenter, som søger at binde Medlemmerne for 5 Aar, saaledes at de hverken ved Rettens Hjælp eller paa anden Maade kan blive fritaget for at svare Kontingent i disse Aar. Jeg finder dette meget uhel-