

Forsendelse af Fragtgods. Naar en saadan Overfart er i Enkeltmands, her i Statens Haand, og Staten saaledes har det Udbytte, som maatte kunne falde heraf, og som jeg formener ogsaa falder i Sommermaanederne, er det temmelig rimeligt, at Staten ogsaa maa være beredt paa i ugunstige Tider at bære det Tab, som Ibsforholdene kunne forvolde. Naar nu Isen indtræffer, hvad gjøre saa Statsautoriteterne? De proklamere Istransport! Naar det er sket, opslaaes overalt Befjendtgjørelser fra Postvæsenet, som indeholde Reglerne, efter hvilke denne Istransport foregaar, og saadanne Regler gaa hovedsageligen ud paa, at der er sat en bestemt Vægt for hver Pakke, og at Pakkernes Areal er begrændset efter et bestemt Maal. Men Meningene med Istransportens Proklamering kan jo ikke være den, at denne Statsautoritet derfor skulde være fritagen for i nogen som helst Retning at yde sit Bidrag til, at denne Transport kan ske saa hurtigt som mulig. Jeg ser ikke, at der deri ligger nogen som helst Indskrænkning af Postvæsenets Forpligtelser. Jeg ser kun i Proklameringen af Istransporten en offentlig Befjendtgjørelse til Publikum, der lyder som en Advarsel: Nu maa I være forsigtige med Affendelserne; thi Vanskelighederne ere store. De Skibe, som Statsautoriteterne havde rede til at modstaa den kommende Vinter, vare Fyn og Absalon. Jeg havde oprindelig tænkt at omtale disse Skibe noget nærmere, men da i det Lidsrum, som er forløbet fra Forespørgselens Indbringelse til idag, Betænkningen til Finantsloven for Finantsaaret fra 1ste April 1881 til 31te Marts 1882 er omdelt, tror jeg, jeg kan gaa let hen over de Anker, jeg agtede at fremsætte om disse Skibe, ved blot at henvise til den Skrivelse, som af den høitærede Indenrigsminister under 24de November 1880 blev tilstillet Finantsudvalget. Deri staar, at Postskibet Fyn og Skonnerten Absalon, hvorvel de hidtil have gjort god Tjeneste, dog ikke kunne siges tilfulde at fyldestgjøre de Krav, som i saa Henseende maa stilles, hvortil endnu kommer, at Fyn er et gammelt Skib, og der ikke havest Sikkerhed for, hvorvidt Absalon, der hører til Marinen, altid vil kunne afgives til Postvæsenets Brug. Det forekommer mig, at der i denne Udtalelse klart ligger for Dagen, at der allerede i November Maaned hos Statsautoriteterne har været Tvivl om, at man i fuldt Maal vilde kunne udføre Transporten under Ibsforhold, og at der derfor ikke alene har været tilstrækkelig Tid, men ogsaa formentlig Anledning til at sikkre sig i Korsør ved Tilstedeværelsen af flere Skueskibe, eller, forsaavidt det var muligt at erholde dem her i Danmark, Skibe, der vare egne til at gaa i Is. Jeg hører ikke til dem,

†

som ønske at træde op her som En, om hvem det kunde siges: Det er let nok at kritisere bagter; det er saalangt fra min Mening, men jeg kan paa den anden Side ikke nære nogen Tvivl om, at den ærede Indenrigsminister maatte have været sig bevidst, at saadanne Tilfælde kunne indtræde, og at han i saa Fald heller ikke vilde være vegen tilbage for Omkostningerne, selv om de havde været store, endog betydelige, da han maatte kunne gjøre Krav paa at være tilstrækkelig forsynet med Skibe for de værste Tilfælde. Dernæst vilde det være mig særlig kjær, om den høitærede Indenrigsminister paa dette Punkt vilde oplyse om, hvorvidt — det er selvsagt Noget, jeg ikke tør udtale mig om og ikke kan vide Bested med — en saadan Tanke er opstaaet hos den Statsautoritet, der leder denne Overfart, og hvorvidt der er sket — i alt Fald indtil den 12te Februar tror jeg at have skaffet mig Oplysning — nogen Forespørgsel fra den høitærede Indenrigsminister til Cierne af de Skueskibe, som findes her i Danmark om Dampskibs-Assistance. Jeg tror ikke, jeg seiler, naar jeg udtaler, at der ikke er sket nogen Forespørgsel hverken til det forenede Dampskibsselskab eller til Sviizers Bjergningsdampskibsselskab. Man vil kunde indvende herimod, at hvis man havde stillet Forespørgslen saasent, i Omegnen af den 12te Februar, vilde det ikke kunne have været til nogen Nytte, fordi Isen da var saa stærk, at det vilde have været umuligt at komme enten fra Kjøbenhavn eller fra Helsingør ned til Korsør med et saadant Skib. Jeg tillader mig derfor, for paa Forhaand at indpegaa dette Svar, at udtale, at netop i Tiden omkring den 12te Februar — jeg tror, det var imellem den 12te og 21de Februar — næredes der ingen Frygt hos Sviizers Bjerningsentrepriise. Saltfald havde man dengang under Overveelse at affende et Skib, som skulde gaa gjennem Storebelt til Østersøen, og naar man lod sig afholde derfra, saa var det kun, fordi Isen i det saakaldte Langelandsbelt, som ligger mellem Albuen og Langeland, var for stærk til at kunne gjennebrudes. Jeg tvivler imidlertid ikke om, at man endog paa dette sene Tidspunkt ikke vilde have vægret sig ved at affende et af de Skibe, — maasse særlig Bertha, — som bedst egne sig dertil, fra Helsingør til Korsør. Om Skibet vilde have kunnet slippe igjennem, anfer jeg det for overfløigt at diskutere, thi dette vilde jo først have kunnet vise sig, efterat man havde faaet at se, om det var blevet trunget til at vende om eller ikke; men jeg antager, at, dersom man havde truffet et Arrangement med dette Firma og s. Gr. sagt til det: Hvis I bringe Ederes Skib til Korsør, saa udbetale vi Eder den eller den Betaling, og saa og saameget pr. Dag, saa vilde