

har sat sit Navn under, men andre Firmaer med Kul her i Kjøbenhavn, som møde megen Vanskelighed ved at kunne faae det befordret fra Helsingør og hertil. Der ligger jo Skibe, saavel Seil- som Dampskibe med Kul ved Helsingør for Firmaers Regning her, men Vanskeligheden ligger i at faae det kjørt paa Statsbanen fra Helsingør til Kjøbenhavn. Det synes mig noget forunderligt. Jeg har hørt sige — nærmere tør jeg ikke gaa det — at der endogaa skal være gjort Forbud eller være taget under Overveielse at gjøre Forbud mod at benytte Havnebanen fra Jernbanestationen ved Helsingør ned til Havnen, forbi det vel bekendte Uheld er passeret, at nogle Bogne ere gaaede ud af Sporret paa Grund af, at Skinnerne vare saa glatte, at man ikke kunde bremse. Det er ganske sikkert overordentlig forsiatigt og konservativt, at man siger: Naar en Ulykke er passeret, saa kjøre vi ikke paa Banen, imedens den er glat. Men ligesaa klart synes det mig at være, at det dog idetmindste var værdt at undersøge, om man ikke ved andre Forholdsregler kunde komme til at benytte det Stykke Bane. Thi standser man Jernbanekjørselen — hvis det forholder sig saa, tilspør jeg — fra Helsingørs Jernbanestation til Havnen, kan man ligesaa godt til en vis Grad standse den paa hele Statsbanen ned til Helsingør. Iøvrigt maa jeg med Hensyn til Beholdningerne ogsaa tilspør, at da jeg talte, nævnte jeg ikke Beholdningerne, men jeg talte om de Varer, som udføres, om Exporten. Naar den høitærede Minister mener, at 3 Ore paa et Pund Smør er Singenting, ja, saa kan det godt være, jeg kjender naturligvis ikke, hoormeget der tjenes paa et Pund Smør eller ikke; men jeg tog ogsaa kun Smør som en af de Artikler, der ligger under disse Forhold, og jeg nærer ikke nogen som helst Tvivl om, at den høitærede Minister veed, at det daglige Tab, der anslaaes for Kjøbenhavn paa Grund af Isforholdene, er meget betydeligt. Det er allermindst, det er næsten latterligt at nævne et saa lille Tal, 100,000 Kr., man kunde vistnok nærmere sige 200,000 Kr., og naar der tales om Udgifterne til at leie et af Switzers Bjergningskibe for hele Vinteren og holde det nede i Korsør, Noget, som det iøvrigt slet ikke har været min Hensigt skulde ske, da kunde det dog nok være, at saadanne Udgifter kunde have en vis Ret, f. Ex. overfor en Maanedes Tab for Kjøbenhavn, og regner jeg dette med det mest naturlige Tal, 200,000 Kr., saa er det 6 Millioner Kr. Det er ganske vist ikke Statskassen, der taber denne Sum, men det er dog Handelsstanden i Kjøbenhavn, der taber den. Jeg skal iøvrigt ogsaa ved samme Leilighed henvisse til, at man jo ikke behøvede at leie et Dampskib til at ligge i Korsør hele Tiden; man kunde

jo, ligesom Marineministeren gjør ved Inddragning af Fyrskibene, have en staaende Afford med dem, der have den Slags Isdampskibe, den Switzerske Entreprise, og sige til dem: Hvis der indtræder Isforhold, ville I saa møde af Eder selv — det antydede jeg før — og saa faae I saa og saa meget pr. Dag. Det er den samme Afford, der sluttes, naar Fyrskibene skulle tages ind i Isvintre, Skibene blive hverken leiede for Vinteren eller for nogle bestemte Maaneder.

Hvad angaar Kommandoforholdene, skal jeg selvfølgelig takke den høitærede Minister for den for mig i alt Fald værdifulde Oplysning, at der ingen Overkommando eksisterer, at Kommandoen er for ethvert enkelt Skib lagt i Førerens Haand. Denne Udtalelse kan jeg ogsaa meget godt tiltræde, Førerer af Skibet maa være den, der har Kommandoen. Men paa den anden Side synes det mig dog ikke rigtigt, at der Ingen staar offentlig fremstillet som den, der har Ansvaret. En maa have Ansvarer, og Ansvarer kan og maa under en saadan Transport være koncentreret i een Haand, selv om der er lagt en overordentlig betydelig Myndighed i de forskjellige Undergivnes Hænder. Der er sikkerlig en Postmester i Korsør, og han er jo samtidig, saavidt mig bekendt, Chef for eller Bestyrer af det bevægelige Brevpostkontor til Kiel og Nyborg; men desuden har han ogsaa en privat Entreprise, hvad den høitærede Minister meget vel veed, og som der jo heller ikke er Noget i. Men denne Mand er vistnok ikke den Opgave værdt at være den Afgjørende eller Raadgivende med Hensyn til Overfarten over Beltet, han kan vel bestemme f. Ex. den Post, der skal med, men han kan ikke have nogen Indflydelse paa Bedømmelsen af, om Veiret er godt eller slet til at gaa over Beltet. Naar den høitagede Minister ansøgte, det tør jeg ikke betvivle, og jeg betvivler det heller ikke, at der er Fragtgodts oversørt i meget betydelige Kvantiteter, da tillader jeg mig blot i al Beskedenhed at udtale min Forbauselse over, at der saa kan ligge Pakkepost endnu, thi Pakkeposten gaar jo før Fragtgodset. Jeg skal ikke gaa længere ind derpaa, jeg skal blive ved denne Antydning. — Med Hensyn til Isbryderdampskibet synes det at forbause den høitærede Minister, at jeg bragte dette paa Dmtale, og at jeg overhovedet havde hørt Noget i saa Henseende. Jeg finder det ganske naturligt, naar man vil tale om en Sag, at man da søger, saavidt Ens Rætteveene naaer, at sætte sig ind i de paagjældende Forhold. Den Besvarelse, som dette Spørgsmaal fik fra den høitærede Ministers Side, kan til en vis Grad berolige mig, idet den jo ikke udelukker Muligheden af, at der, som jeg antydede, kunde bevilges en rund Sum, og at der da, naar den nødvendig-