

fordi endel af Posten skal gaa denne Vej. Men jeg kan i det Punkt fuldt ud dele den Anskuelse, som blev fremsat af den høitærede Minister, at det ikke er ganske berettiget at sammenligne denne Route med Routen mellem Esbjerg og England. Det er ialtsald min Anskuelse, at, naar en Regering eller Staten skal gribe ind ved at etablere en Dampskibsline, maa det være paa de Steder, hvor det Almenes Interesse gjør sig gjældende, og hvor Erfaringen har viist, at intet privat Selskab eller Entelmand vil træde til, fordi det ikke kan betale sig. Der er Staten fuldt berettiget til at gribe ind, saaledes som det, som jeg tror, er Tilfældet mellem Frederikshavn og Göteborg. Jeg tror ikke, at det, hvadenten der er Tale om større Skibe eller mindre Skibe, vil være nogen Route, der under de nuværende Forhold vil svare Regning. Ganske anderledes er det jo med Overfarten fra Esbjerg til England. Jeg har med megen Beflagelse hørt den store Sympathi, det fremkalder hos mange Medlemmer, at anlægge en Statsdampskibsline mellem Newcastle og Esbjerg. Jeg deler slet ikke den Anskuelse. Det er meget rigtigt, at Kreaturerne ere en overordentlig stor Export, og der er jo ogsaa andre Varer, men naar der er et privat Selskab, som fornøener, at det kan svare Regning at udføre denne Fart, og naar man ikke paa anden Maade, end slet er, kan dokumentere den ublu Fortjeneste, det gjør sig, er der ingen Anledning for Staten til at optræde som Konkurrent overfor et indenlandsk Selskab. Selvfølgelig kan man ikke med et Magtprog udelukke den private Konkurrence. Naar man ser ganske ædruelig paa Sagen, bliver det dog saaledes, at, hvis det forenede Dampskibsselskab tror, at det er i dets Interesse — og dets Interesse maa og bør først og fremmest gaa til, at hele Selskabet betaler sig, naturligvis stadig parret med, at det ogsaa er til Publikums Lær, thi de to Ting ere jo saa nøie knyttede til hinanden — hvis det kommer til det Resultat, da vil det sige: Vi vige ikke, vi optage Konkurrencen med Statens Dampskibe, og det vil dog til Svende og Sidst blive dyrt for begge Parter, altsaa ogsaa for Staten. Vil det derimod vige, er det ikke af anden Grund, end fordi det mener, at Routen betaler sig saa middelmaadig, at det ikke vil sætte noget høit Kort ind paa at vinde Spillet i Konkurrencen ligeoverfor Staten, og i saa Tilfælde bliver det Staten, der skal have den middelmaadige Route paa Haanden, og saa maa den, som den almindelige Fordring er, nedlægge sine Karter, men da bliver det en Fart, som maa sættes Betydeligt til paa. (Udbrydelse af Berg). — Ja, jeg hørte ikke den Bemærkning, som saaldt fra det ærede Medlem for Veile Amts 2den Valgkreds, men han kan jo modsige mig. Jeg siger altsaa, at da bliver den Kapital, man tilføjer paa Statens Dampskibsline fra Esbjerg til Newcastle, akkurat den samme, som om man — for

at sige det rent ud — udbetalte Producenterne i Sylland et saadant Belp. Men da vil jeg foreslaa, at man slet ikke driver denne Statsdampskibsline, men at man beregner Tabet i en Calcul og udbetaler det kontant. Det er ialtsald meget nemmere. (Udbrydelse). Der er jeg ganske enig, saaledes som det nu bliver bemærket af ærede Medlemmer. Jeg nævnte før, at jeg er enig i, at der kunde finde Forhandling Sted, fordi denne Export fra Sylland jo er et Spørgsmaal af almindelig Interesse, mellem Dampskibsselskabet og Ministeriet paa Basis af, at naar vi nedlætte vor Jernbanefragt saa og saa meget, Selskabet da nedsetter sin Dampskibsfragt lidt eller noget. Et saadant Arrangement maa kunne træffes. Det er ialtsald bedre at gjøre et saadant Forløg istedetfor at ville etablere en Konkurrence med et indenlandsk Selskab. Jeg skal nu ikke komme nærmere ind paa det. — Naar jeg ikke er kommen videre langt ind paa hele Haanepørgsmaalet oppe ved det nordlige Kattegat, har det sin Aarsag i, at det vil komme til Diskussion ved 3die Behandling. Jeg skal slutte med at udtale en Beflagelse over, at det er udført fra 2den Behandling, men det har sin naturlige Aarsag i, at Forlaget er fremkommet som en Udvidelse af den bestaaende Haan, medens jeg tror, at det burde være fremkommet paa en anden Paragraf i Finansloven som Bygning af en helt ny Haan.

Suel: Det ærede Medlem for Veile Amts 2den Valgkreds (Berg) spurgte mig før, om det var min Mening med igaar at bringe Spørgsmaalet om Anlæg af forskellige Banestationer ved Kjøbenhavn under Omtale, at den af mig bebudede Forespørgsel til den høitærede Indenrigsminister angaaende dette Punkt skulde være bortfalden. Det maa være undgaaet det ærede Medlems Opmerksomhed, at jeg netop igaar udtalte det Modsatte, idet jeg yttrede, at jeg kun her vilde omtale Spørgsmaalet foreløbig, idet det var mig bekendt, at den Kommission, som har været nedsat angaaende denne Sag og allerede har arbejdet et Par Aar, endnu ikke havde tilfattet Ministeren Resultatet af sine Undersøgelser, saa at den høitærede Minister derfor ikke vilde være istand til at give et Svar paa dette Spørgsmaal, saalænge han ikke havde modtaget Kommissionens Indberetning. Det var mig imidlertid en ganske overordentlig Glæde idag at høre af den høitærede Minister, at han paa Forhaand er velvillig stemt overfor dette Spørgsmaal, at han erkjender, at Kjøbenhavns Befolkning og navnlig den Del af samme, som bor udenfor Søerne i Forstæderne, altsaa navnlig Nørrebro og Østerbro Befolkning, har et naturligt Krev paa at komme i Besiddelse af Jernbanestationer, hvorved de kunne komme i Forbindelse med det store Jernbanenet. Det glæder mig overordentlig, at den høitærede