

og han indrømmede, at saalænge det private Selskab havde Farten i sin Haand, saa var det meget dyrt og maatte høist vanskelig at kontrollere, og det maatte væsentlig overlades til Selskabets Velgighed. Jeg tvivler nu ikke om dets Velgighed, men Ministeren har selv sagt, at nogen absolut Tillid til den Velgighed havde han ikke, idet han antydede, at Selskabet muligvis vilde tage sine egne Interesser først i Betragtning og derefter den subventionerede Route. Jeg synes, at det var, om ikke nogen direkte Anklage for Uærlighed, saa dog en Antydning af, at Ministeren havde et aabent Die for, at dette Selskab ogsaa kan ligge under for menneskelig Fristelse. Men ikke desto mindre vil han ikke kontrollere Afkjølingen og saae sig heller ikke i Stand der-til. Saalænge der ikke var Statsdrift, saa var han nødt til at lade det gaa, eller ogsaa vil det blive en meget dyr Ting. Dernæst har den høitærede Minister ikke med et eneste Ord imødegaaet, hvad jeg har tilladt mig at paavise efter de Meddelelser, jeg har faaet, nemlig at Transporten af Flæsk er ikke bleven billigere, men dyrere, end den var før. Jeg vil udtrykkelig henlede Opmærksomheden paa, hvad der her foreligger for mig, ifølge et privat Brev, at Flæsketransporten til London er efter Konventionen bleven 1 sh. 3 d. dyrere end den var ifølge Tilbud fra samme Selskab inden Konventionen blev afsluttet. Dette har den ærede Minister ikke kunnet bestride, og det er desuden en saa almindelig anerkjendt Ting, og det er saa tidt blevet gjentaget, at det er billigere at sende Flæsk og Smør over Kjøbenhavn eller de østjydske Havne til England end over denne Route, som man med saa store Offre har søgt at arbejde op til at blive saa billig og hurtig som mulig. Dette har Ministeren ikke negtet, og Ministeren har ikke anvist nogen eneste Veie, hvorved man kunde komme væk fra det. Han har sagt, at der jo var en Mulighed for, at man kunde forhandle endnu en Gang med Selskabet og maatte ogsaa med et udenlandsk Selskab. Men ikke en Gang i saa Henseende har Ministeren givet nogen egentlig Anvisning; efter dette havde jeg ikke troet, at det var Alt, hvad Ministeren havde at anføre til Forsvar for denne overordentlig uheldige Transport, jaaledes som den nu er i det forenede Dampskibsselskabs Hænder, efterat Konventionen er bleven afsluttet. I Stedet for nu at vise os, hvorledes man da kunde gaa frem, ad hvilke Veie man kunde gaa, og hvorledes man kunde bøde herpaa paa den bedste Maade, og efter at have indrømmet samtlige Feil

ved Selskabet, saa gif den høitærede Minister over til en meget bestemt Polemik mod overhovedet at overtage den som Statsdrift. Ja, dersom det var en Løsning, der i og for sig var uførenelig med sund Fornuft, saa skulde jeg allermindst forsvare det eller opfordre den høitærede Indenrigsminister til at gaa den Veie. Men det er saa langt fra Tilfældet, at ogsaa paa dette Omraade vare de Argumenter, som den høitærede Minister anførte, af en ganske forunderlig Natur. Den ærede Minister sagde, at vi kunde ikke indlade os paa at drive saadanne Router, det vilde være det Samme, som om Staten satte sig i Spidsen for et Handelsforetagende. Nei, at Staten skal sætte sig i Spidsen for et Handelsforetagende, det er der sandelig Ingen som vil forlange; Flæsket skal nok blive besørget solgt og afleveret, og de andre fornødne Handelsaftaler træfne, og det Samme gælder om Smør og Kvæg. Det er Handel, men selve Transporten er ikke nogen Handelsforretning, det er en Transport; og det undrer mig, at Ministeren, som er Indenrigsminister og som staar i Spidsen for hele Landets Jernbanevæsen, paaistaar, at det er Noget, som er Staten uvedkommende at sørge for en billig og for hele Statens Interesser tidssvarende Transport, og kalder det for en Handelsforretning. Den høitærede Minister staar ikke i Spidsen for en Handelsforretning, fordi han leder samtlige de danske Statsbaner, han gjør det ikke mere i den ene end i den anden Henseende, men han maa ved begge tage Hensyn til vor Export, til Landets økonomiske Fremskridt og Produktionsvirksomhed. Det samme Hensyn, som gælder her, gælder Jernbanerne. Hvorfor ønsker man fra alle Sider over hele Verden og ikke blot i Danmark, at Staten skal overtage Banerne, i alt Fald de store Router, der have ikke blot lokal, men almindelig Betydning for Landet? Man ønsker det, fordi man kun paa denne Maade kan sikke Exporten mod private lukrative Interesser, sikke sig baade Routerne's forsvarelige Betjening, sikke sig Hurtighed, billige Frægter og Alt, hvad der hører til, som kun den kan sikke sig, der ser overordnet og overlegent paa det og tager hele Landets økonomiske Interesse i Betragtning og ikke ser paa det blot som en Forretning. Men alturat samme Betragtning gælder jo denne Route, det er ikke lokale, specielle Interesser, der her er Tale om, men en gennemgaaende Route, den eneste virkelig hurtige Jernbanelsesroute mellem Danmark og England, det vil sige det store Marked for omtrent hele vort Agerbrug, en Route, der har en