

og paa det nærværende Stadium af Sagen ikke komme nærmere ind paa. De Indvendinger, der ere fremsatte mod Statsdriften tidligere, have ikke været, forekommer det mig, af nogen egentlig overbevisende Art. Der er f. Eks. med stor Styrke fremtad den Indvendning, at man kunde ikke have Statsdrift paa Eshjærg—Barkeskov Routen, fordi Regeringen ikke vilde være i Stand til at modstaa det Pres, der fra de interesseredes Side vilde blive lagt paa den for at faa Taksterne nedsatte. Det er sagt: De vilde ikke blive tilfredse, før de seje gratis, og det kunne vi dog ikke gøre! Det forekommer mig nu ikke, at denne Argumentation er saa særlig overbevisende, thi akkurat den samme Argumentation kunde da anvendes mod, at Staten overtager og driver Jærnbånerne. Akkurat det samme Pres finder Sted der, og det forekommer mig dog, at Regeringen har vist sig ganske godt i Stand til at modstaa et saadant Pres. Den har, som jeg tillod mig at anerkende forleden Dag i en anden Sammenhæng, der fulgt en liberal Politikk, en liberal Takstnedsættelsespolitikk, som jeg haaber, at vi i Klar skulle komme til at gøre et betydningsfuldt Strid i Retning af at udvilde yderligere, men nogen saadan hovedsagds Tilbøjelighed til at imødegaa komme alle de Fordringer, der ere fremkomne fra Eksportørerne, have vi dog ikke bemærket hos Jærnbaneadministrationen. Forholdene paa disse to Omraader turde imidlertid dog vel være Hip som Hap. Saa er det ogsaa fremført, at dette vilde være noget ganske uhyrt og nyt. Det er det paa ingen Maade. Vi have dog en Route, som i ikke ringe Grad er en Gudsroute, nemlig Kiel—Korsør Routen. Jeg ved godt, at den ogsaa er Postroute, men dens Betydning ligger jo dog for en meget væsentlig Del i, at den drives som Gudsroute. Man imidlertid den drives, saa ved jeg ikke, hvorfor vi ikke skulde drive en lignende andetsteds ogsaa. Det paastaas, at det vilde blive meget dyrere end nu. Ja, her komme vi jo til Spørgsmaalet: Statsdrift kontra Privatdrift. Jeg hører til dem, der ere tilbøjelige til at mene, at Statsdriften altid vil blive dyrere end Privatdrift, og at man derfor ikke heller bør gaa til Statsdriften, undtagen hvor det kan paavises, at man ad denne Vej kan opnaa betydelige Fordelse for Samfundet, som ikke kunne opnaas ved den private Drift. Jeg nærer ikke Spor af Tvivl om, at Statsbanerne drives dyrere end veldrevne Privatbaner, og dog tror jeg, at der er ingen eller i alt Fald kun ganske faa af os, som vilde forlade vort Statsbanesystem og gaa over til Privatbanesystemet.

Vi vilde ikke gøre det af mangfoldige Grunde; men det vilde være alt for vidtløftigt her at udvikle de mange Grunde, hvorfor man her foretrækker Statsbanesystemet. Man gør det i Samfundets Interesse, ganske vist ikke i Statskassens Interesse, og jeg haaber i alt Fald her i Dag at have fremsørt adskillige Betragtninger, som vise, at den samme Samfundsinteresse kræver, at vi her paa dette Omraade forlade Forholdet til det private Selskab og gaa over til Statsdrift. Saa er der ogsaa fremkommet den Anke, at det skulde være en ensidig, jydsk Interesse at udvikle Eshjærg Routen, og navnlig er der ogsaa rejst Indvendinger fra Kjøbenhavns Side. Jeg kan slet ikke indrømme dens Berettigelse. Jeg hører ikke til dem, der mene, at man skal begunstige den ene Landsdel paa den andens Bekostning, men her have vi at gøre med et Spørgsmaal, hvor der er Tale om en ligefrem Livsinteresse for Jylland. Det er en Livsinteresse for Jylland, at Eshjærgrouuten bliver drevet i alle Maader saa godt, saa forsvarligt, saa billigt og saa hensigtsmæssigt som muligt. Og det er en betydelig Interesse for mere end Jylland. Der er ingen Tvivl om, at Eksportørerne paa en stor Del af vort Territorium med megen Fordel ville kunne benytte Eshjærgrouuten, naar den indrettes saa hensigtsmæssigt, billigt og hurtigt som muligt. Derfor er det her ikke Tale om en ensidig, jydsk Interesse, men om en Interesse, som ogsaa maa ligge Øboerne paa Sinde. Hvad nu særlig Kjøbenhavn angaar og de Eksportører, som maaste altid vilde vedblive at udføre direkte, saa vil jeg sige, at ogsaa de bør glæde sig over, at Eshjærgrouuten udvikles det mest mulige, gøres saa hurtigt og billigt som muligt, og navnlig over, at Farten her udtyres med alle moderne og hensigtsmæssige Apparater, som man har for at forhindre letfordærlige Varer i at lide Skade; thi jeg nærer slet ikke Tvivl om, at det forenede Dampskibsselskab, som vil gøre alt for at bevare sine direkte Søforbindelser paa Kjøbenhavn, Dernet og Sjælland, da selv vil blive nødt til at følge med i Udviklingen, blive nødt til at indrette de Stibe, det benytter til disse Gængvesfarter paa udelukkende Sørouter, paa en ganske anderledes hensigtsmæssig Maade end før. Navnlige med Hensyn til Afkøling vil det blive nødt til at staa ind paa et andet System end hidtil og se at komme bort fra disse Smørklaster med 16—18 Grader Celsius paa varme Sommerdage. Og det, skulde man synes, kunne Øboerne dog ikke have noget imod, og er det ellers alene Kjøbenhavnske Handelsinteresser eller slet og ret det forenede Dampskibsselskabs Interesser, det her