

meget, at de kunde fylde en hel Bogladning ugentlig ved Indsendelsen til Kjøbenhavn. Der er da heller ingen Fragtmænd, der gider have med en saadan lille Historie at gøre. Disse Mejerier maa derfor, da de for Øjeblikket ikke kunne fylde en Vogn, paa denne Banestrækning give Afkald paa overhovedet at benytte Afkølingsvogne. Jeg tillader mig derfor fremdeles at henstille til den højtærede Minister, om han ikke maatte kunne imødekomme de Ønsker, der ere fremme paa dette Omraade. Jeg skal derhos tilføje, at den højtærede Minister ikke har svaret mig paa, hvorfor man, naar man ikke vil forandre dette, da i al Fald ikke vil gaa en Mellemvej mellem de ældre Godsvogne og de udmærkede Afkølingsvogne og anstaafe Tremmevogne, Hestevogne, altsaa Vogne med Træt for oven. Jeg oplyste, at det af Docent Sjørds Forsøg 1879 fremgaar, at der er en meget væsentlig Forskel paa disse to Slags Vogne, de almindelige Godsvogne, som ere de eneste, der nu bruges, og disse Hestevogne. Jeg kan hderligere citere en Udtalelse, som er fremsat ved Frederiksborg Amts Mejeriiforenings Smørudstilling af en Autoritet paa dette Omraade som Overtassistent Lunde, idet han udtaler: „Kunde Smørret endda blive transporteret i almindelige Hestevogne med Saloufjer, hvori den friske Luft kan strømme ind, var det dog noget bedre, men disse lukkede Godsvogne ere en Uting.“ Vil man altsaa ikke gøre det mere, finder man ikke Anledning dertil, saa kunde man dog i al Fald indføre disse Tremme- eller Hestevogne, og give Affenderne Afgang dertil, hvad de nu ikke have.

S. Sager: Det hele Spørgsmaal om Statsdrift og Privatdrift er jo kommet op ved denne Lejlighed, og ikke uden Grund. Det ærede Medlem for Kjøbenhavns 5te Valgkreds (B. Holm) drog Konjekvenserne idet han sagde, hvad Følgen af den Politik vilde være, og den passede fuldstændig til hans Opfattelse af Forholdene og af, hvorledes Udviklingen skulde være. Det er for saa vidt interessant og lærerigt, som det jo altid er heldigt, naar man gaar ad en Vej, at vide, hvor man ender. Naar det ærede Medlem for Kjøbenhavns 5te Valgkreds imidlertid ikke kunde forstaa den højtærede Ministers Indvending om, at Statsdrift nødvendigvis er tung og besværlig og i alt Fald ikke kan stilles ved Siden af en virkelig dygtig Handelsstands Operationer, tror jeg, det ganske simpelt ligger i, at det ærede Medlem er blind for de Vanskeligheder, som stiller sig i Vejen for Realisationen af hans Tanker og Ønsker. For alle andre er det

klart og let at se, at en Administration, som kun kan handle i Forening med en Lovgivningsmagt, nødvendigvis maa være langsom i Vendingen. Den maa jo være bunden til Love og Reglementer, den kan ikke beslutte noget uden at være enig med en Rigsdag, som endog kan stifte hvert 3dje Aar, hvorved Flertal let kan blive Mindretal og omvendt osv. Det er umuligt, at en Minister med et saadant Røgstød og et saadant Ansvar nogen Sinde kan handle paa samme Maade, som en Privatmand kan gøre. Og der kan nævnes mange andre Ting, som Grund for, at det medfører Vidtløstigheder. Naar derimod den ærede Forespørger og andre ærede Talere have stillet Spørgsmaalet anderledes, og have udtalt, at de vel i Almindelighed være imod Statsdrift, men i dette Tilfælde skulde man dog gøre en Undtagelse, have vi her det uheldige, at naar man vil have et Ønske opfyldt, er man saa ofte i Princippet enig om det uheldige derved i Almindelighed, men i dette ene Tilfælde er det noget andet. Saaledes have vi jo set, at det gentagne Gange er gaet i Toldspørgsmaalet. De fleste ere Frihandelsmænd i Princippet, Gudbevares, men paa dette ene Punkt ville de have Beskyttelse! Det forekommer mig, at der maa føres andre Beviser for, at det er en nødvendig Udvej at gaa over til Statsdrift, end dem, der ere fremførte af de Herrer. Man vil jo derved komme ind paa en ny Opgave, der er langt større og vanskeligere end de andre Opgaver i lignende Retning. Staten har paataget sig at løse tidligere. Her er der jo ikke Tale om Transportmidler, her er der ikke Tale om som ved Jærnbanen at føre Varer fra et Punkt til et andet. Her er der Tale om en Handelsvirksomhed, hvor det ene Øjeblik kan være nødvendigt at sejle det ene Sted hen og det andet Øjeblik at gaa til et andet Sted. Vore Dampskibskonjunkturer maa naturligvis betinges af de forskellige Handelsforhold. Opgaven her kan altsaa ikke stilles sammen med Opgaverne ved vore almindelige Transportruter og de Forhold, som der ligge for. At det forenede Dampskibsselskab har Forhinder paa sin Samvittighed er noget, jeg ikke skal benægte, men jeg skal ikke komme ind derpaa, blandt andet fordi Selskabet ikke er repræsenteret her i Salen, og man derfor skal være varsom med sin Kritik. At dette Selskab er opstaaet ved at knuse sine Konkurrenter, er jo en Kendsgerning, som gerne kan fremdrages, idet man maa tilføje, at det dertil har benyttet Midler, som nogle finde forkastelige, og andre se mildere paa. Det er nemlig mest ved Overtalelser, baade af