

til Farten Esbjerg—Parkston, henviste den ærede Ordfører navnlig til, at de Bødestraffe, som ere satte i Kontrakten, ikke kunne have nogen som helst Betydning, og det indrømmer jeg ham da ogsaa; Bødestraffene i Kontrakten ere nærmest meningsløse. Men naar vi sige dette, skulle vi dog tillige sige dette, at det forenede Dampskibsselskab aldrig nogen Sinde har benyttet sig af den Udvej, som Kontrakten aabnede det til for en billig Penges at trække Tiden for Overfarten ud. Det har det i Virkeligheden ikke gjort; det har holdt Kontrakten aldeles loyalt; det viser navnlig Gennemsnitstiden, som jeg angav forrige Gang, idet Gennemsnitstiden var mellem 31 og 34½ Time. Nu har ganske vist den ærede Ordfører indvendt, at man intet Bevis kan hente ud fra de angivne Tal, fordi det jo er muligt, at en Del af Turene ere foretagne med langsomme Skibe i meget lang Tid, medens paa den anden Side en tilsvarende Del af Rejserne kan være foretagne i kort Tid med meget hurtige Skibe. Jeg indrømmer ham, at denne Indvending formelt var aldeles berettiget, men jeg har for de 6 første Maaneder af 1895 — det vil altsaa sige 3 Wintermaaneder og 3 Sommermaaneder — faaet en Optælling af de Tider, Skibene have brugt fra Esbjerg til Parkston, hvoraf fremgaar, at der er gjort 80 Rejser, og deraf have 59, altsaa omtrent $\frac{3}{4}$, været mellem 30 og 34 Timer. Altsaa have $\frac{3}{4}$ af Rejserne netop brugt Gennemsnitstiden, saa at der ikke er et saadant Forhold til Stede, som omtalt af den ærede Ordfører. — Jeg skal ikke videre komme ind paa de Mængder, som kunne være til Stede med Henhyn til den nuværende Route Esbjerg—Parkston—London, thi det er ikke Hovedsagen. Hovedsagen er og bliver jo dette, hvorledes vi nu ere i Stand til overhovedet at forbedre Transporten af Landbrugsprodukter til England, og da jeg afhandlede dette Spørgsmaal, begyndte jeg jo med at omtale, hvad der ganske vist ikke var anført af Forespørggerne, nemlig en Statsdrift i sine yderste Konsekvenser, og en Statsdrift, der omfattede hele den Produktmasse, som vi sende over til England. Den ærede Ordfører har derimod indvendt, at jeg var gaaet for vidt, og han har ment, at jeg naturligvis har brugt dette som et lille Kunstgreb for derigennem at kvæle den Tanke, som den ærede Ordfører havde, nemlig at Statsdriften kun skulde omfatte Routen Esbjerg—Parkston. Nej, det er ingenlunde Tilfældet, men ærede Medlemmer her i Salen vide vistnok meget godt, at denne Tanke om en Statsdrift, gennem-

ført fuldt ud for hele vor Transport af Landbrugsprodukter til England, er en gammel Tanke, er en Tanke, som er fremsat for flere Aar tilbage af et æret Medlem af Landstinget, og som siden den Tid flere Gange er kommen frem, navnlig i den sidste Tid meget stærkt paa forskellige Steder, dels i Landbrugsblade og dels andre Steder. Det ærede Medlem af Landstinget har foreslået denne Plan med stor Dygtighed og Iver, og naar der i den senere Tid fra Landbrugets Side er talt saa meget om denne Statsdrift, skulde jeg tage meget fejl, om det ikke netop er denne fuldtændige Plan, man har tænkt paa. Det er derfor, jeg har begyndt med den, fordi jeg tror at vide, at dette virkelig er Kernen i Sagen for Landbrugets Vedkommende: at faa Statsdrift over det hele. Nu henviste det ærede Medlem mig til, at en tidligere Indenrigsminister, nemlig Skeel, i sin Tid skulde have udtalt sig, som om han var meget tilbøjelig til at gaa over til Statsdrift. Ja, det var i 1881, og jeg skal ikke komme nærmere ind paa, hvad der den Gang blev sagt af Skeel, men jeg skal blot sige — og jeg tror, der er adskillige her i Salen, som endnu ville huske, hvad der den Gang forelaa — at den Udtalelse af Indenrigsministeren var en ikke vel overvejede Udtalelse; det var en Udtalelse af den Slags, som bliver fremsat i et Øjeblik, mere paa Grund af Følelse end paa Grund af Fornuft. Jeg sender meget godt disse Forhold, thi jeg tjente netop den Gang under Indenrigsminister Skeel og var nøje inde deri. Jeg kan altsaa med fuld Ret sige, at det den Gang var saaledes, at der ikke var lagt nogen som helst Plan for Overtagelsen af en Statsdrift; man vidste aldeles ikke, hvad det gjaldt, men det var en Ytring, slunget ud i et Øjebliks Overrøelse, kunde jeg næsten sige (Modsigelse). Nej, jeg tror rigtig nok, at man, naar der nu skal diskuteres om Statsdrift, i det hele taget kan sige, at det er første Gang, at der bliver diskuteret for Alvor — det vil maaske ogsaa møde Modsigelse fra nogle Sider, naar jeg siger, at end ikke, da der fra dette Rings Side blev sat en Bevilling af 2 Millioner Kr. ind paa Finansloven, for at Staten skulde overtage Driften af Esbjerg—Parkston Routen, var det fra alle deres Side, som stemte for denne Bevilling, rigtig Alvor. Jeg tror, at i alt Fald mange af dem vare paa det rene med, at det slet ikke vilde blive til noget; Forslaget mødte nemlig den Gang stærk Modstand hos Regeringen, og man vidste vistnok ogsaa godt, at Landstinget ikke vilde gaa med dertil. Nej, nu er det første Gang, at det rigtig ligger for, og at det rigtig skal gennem-