

tænkes og gennemarbejdes, saaledes at vi kunne sige, at nu er Spørgsmaalet dette, om vi virkelig skulle gaa til Statsdrift eller ikke. Og der er det da, at jeg bestemt fastholder, hvad jeg tidligere har udtalt om denne Sag, at Statsdrift har for mig de allerstørste Betænkkeligheder. Det er ikke alene den store Udgift, men det er navnlig ogsaa dette, at en Statsdrift i Regeringens Haand ikke er i Stand til at tilfredsstille de berettigede Krav, som kan stilles til den, og der skal jeg henvise til, hvad jeg allerede har fremhævet om de Krav, som rejse sig af Markedsforholdene i England. Det er jo blevet udførligt omtalt i Dag af det ærede Medlem fra Røge (Alberti), og jeg skal da ikke komme nærmere ind derpaa, men jeg skal kun meget stærkt betone, at naar man taler om Transporten til England, maa man ikke tænke sig Forholdet saaledes, at det blot skulde gælde om at faa Varerne over til den engelske Kyst; men det, det gælder om, er at faa Varerne over paa det Sted af Kysten, hvorfra de hurtigst og billigst kunne føres til de for Landbruget bedste Markedssteder. Det er, hvad der maa forudses af en Transportdrift til England, og det er dette Spørgsmaal, at vælge disse Steder, som Regeringen eller den Administration, der paa Statens Vegne faar Driften i sin Haand, vil være aldeles ude af Stand til at løse. Det er en meget vanskelig Opgave, som kræver et Rendskab til Forholdene, som en Statsautoritet ikke kan have, og som kræver en Hurtighed i at handle, som en Statsautoritet endnu mindre kan have, naar den er bunden ved Bevillinger, og en Opgave, som i det hele vil blive vanskeligt, naar den lægges i en Statsautoritets Haand. Jeg tror nok, at jeg tør sige, at Forholdet let kunde blive dette, at man ved en Statsdrift, mangelfuld som den er, ganske vist kunde vinde adskilligt paa Fragterne — thi det er ogsaa givet for mig, at Statsdrift vilde føre Fragtnedsættelse efter sig — men at man lige saa sikkert vilde tabe, hvad man saaledes vandt, og mere til, fordi Trafikken vilde blive daarligt varetaget; derfor er det ikke noget ubetinget Gode, hvorom der her er Spørgsmaal. Den ærede Ordfører slog i Gaar fast og syntes at være meget glad ved, at jeg skulde have udtalt, at Statsdriften kan afhjælpe alle de Mangler, vi have talt om. Ja, det var selvfølgelig de Mangler, der overhovedet kunne være Tale om at afhjælpe derigennem, at Staten faar Dampskibene i Stedet for det private Selskab, og jeg henviste udtrykkelig til, at det var Afstølingen, Hurtigheden, Fragten og den Slags Ting. Men Staten bliver ikke en Smule bedre stillet over for

Transportholdene i England, end det private Selskab er; tværtimod er det min Overbevisning, at et privat Dampskibsselskab kan opnaa meget bedre Betingelser for Forbindelsen mellem Barkeston og London end den, Staten kan opnaa, naar den har Driften i sin Haand. Derved kommer jeg igen tilbage til Manglerne ved Ordningen af selve Routerne. Det er nemlig langt fra min Mening, saaledes som det er den ærede Ordførers Mening, at det, det gælder om, er at samle Trafikken paa saa faa Router som muligt, og at man derfor skulde komme til, at Statsdriften kunde faa enkelte faste Router at besfare. Jeg tror, at det er et Fejlsyn at se saaledes paa Sagen. Selvfølgelig kan Transporten til England udføres paa den Maade, at man kan sætte Varerne i Gang paa et enkelt Sted eller to enkelte Steder, men saa vil det igen være nødvendigt derfra at sprede dem til de forskellige Markedssteder ved Hjælp af de engelske Baner; og der er der atter det Forhold, at ved denne Drift med de engelske Baner vil man tabe, hvad man vil vinde ved at faa forbedrede Forhold paa de Skibe, som Staten sætter i Farten. Skulle vi fra London eller fra Grimsby sende hele vor Smørproduktion omkring til de Markeder, vi nu have i Nord-England, til Dels vel ogsaa i Skotland, lige ned til den sydligste Del af England, vil Smøret komme til at gaa lange Veje paa forskellige Jærnbanestrækninger i England, og hvorledes ville vi faa Herredømmet over dem? Jeg har aabent sagt Dem, hvorledes det forholder sig med Great Eastern Railway, hvor vanskeligt det vil være at faa gunstige Forhold der. Skulle vi altsaa nu ved en saadan Statsdrift komme til at staa lige over for ikke blot et enkelt Jærnbaneselskab paa en kort Strækning — for det er Strækningen mellem Barkeston og London — men lige over for en Række af Jærnbaneselskaber paa lange Strækninger, tro de Herrer saa virkelig, der er vundet noget derved? Hvad jeg her har sagt, gælder i alt væsentligt ogsaa, naar man begynder at indstrænke Statsdriften til kun at skulle gælde for Esbjerg—Barkeston—Routen, og som den ærede Ordfører udtrykte sig, en Route til, frivilligt valgt saaledes, at det blev den hensigtsmæssigste. Men hvem skulde kunne sige, hvad der var det hensigtsmæssige i saa Henseende? Er det Nøgledagen, vi skulle have med for at faa en Bevilling frem saaledes, at Bevillingen gives til to bestemte Router, og saaledes at vi skulle sidde her og forhandle om, hvilken der nu bliver den hensigtsmæssigste Route at vælge, om det bliver Esbjerg—Grimsby