

den ærede Minister om Farthastigheden, og det forekommer mig, at den var meget lidt beroligende. En Fjerdedel af Farterne have overskredet 34 Timer, men hvis Skibene vare indrettede saaledes som de burde være og kunde være, naar man vilde anvende Nutidens Fremskridt, kunde Farten foregaa paa 24 Timer. Det forekommer mig da at være en ganske alvorlig Ting, at en Fjerdedel af Farten har overskredet 34 Timer.

Jeg skal selvfølgelig ikke komme nærmere ind paa den ærede Ministers Udtalelse om Irdenrigsminister Steels Opfattelse af dette Forhold, som jeg tillod mig at fremdrage forleden. Der vil jeg sige, at det bliver en Skønssag, om en Udtalelse er vel overvejet eller ikke, men jeg tror at turde sige, at Indenrigsminister Steels Ord — de foreligge jo offentligt — sikkert ogsaa fremdeles ville beholde den Bægt, de maatte have ifølge den Mands Autoritet, som udtalte dem, og ifølge Udtalelsens egen Karakter. Sikker er det i hvert Fald, at den ærede Minister ikke har Svøje til at sige, at de, der i Folkestinget stemte for Bevillingen til Statsdriften, eller i alt Fald en Del af dem, ikke mente det alvorligt. Det er en farlig Ting at komme ind paa saaledes at granske efter Folks Motiver til, hvad de gøre. Det forekommer mig, at lige saa vel som vi ere pligtige til at antage, at den ærede Minister mener det alvorligt, naar han tager Standpunkt til en Sag, bør den ærede Minister hde os samme Ret, og naar vi stemme for en Foranstaltning, stemme vi for den, fordi det er vor alvorlige Mening, at saaledes bør det være. Jeg tror ikke, vi kunne komme videre i den Sag. Smidlertid glæder det mig at saa den Indrømmelse fra Ministerens Side, at selv om dette Spørgsmaal ikke havde foreligget saa alvorligt tidligere, saa gør det det i alt Fald nu. Det er saa ikke værd at strides om Fortiden, men lad os glæde os over, at det da i hvert Fald er Alvor nu. Den ærede Minister anførte blandt sine forskellige Indvendinger mod Statsdrift navnlig denne, at Regeringen ikke kunde vælge Routerne og ikke skifte Router med tilstrækkelig Hurtighed. Men naar vi nu se ganske simpelt og jævnt paa denne Sag og ikke i den ubestemte Almindelighed, som man desværre søger at drage den over i, men blot ser paa hvad der ligger for, saa er der dog een Route, som intet Menneſte tænker paa at forandre, nemlig Parkeſton-Routen. Det er Hovedsagen. Det andet, om at gaa til Newcastle eller Grimsby eller muligvis til elve Hull, ja det er jo Fremtidsspørgsmaal,

vi kunne overveje; men det der ligger for, den statsubvenerede Route, vi have, og som vi ville have erstattet af en Route med Statsdrift, er Parkeſton-Routen. Den ligger fast, skulde jeg mene; den tænker intet Menneſte paa at forandre, tuu paa at forbedre. Se desuden paa det forenede Dampſkibsſelskab, det er ikke saaledes, at disse Router skifte Maaned for Maaned, Aar for Aar. Det forenede Dampſkibsſelskabs Hovedroute har i Virkeligheden ligget fast. Vel ved jeg, at Routen indtil 1880 gik til Thameshaven, og at den blev forandret til Parkeſton-Routen, men siden 1880 har den ligget fast. Ogſaa det forenede Dampſkibsſelskabs øvrige Hovedrouter have, som det følger af Sagens Natur, ligget fast, og andre end Hovedrouterne, andre end de, paa hvilket der, som Erfaringen har vist, er indarbejdet en Gods-trafik og, som der er Rimelighed i at drive med den forholdsvis Uforanderlighed, med hvilken Statsdriften naturligtvis maa drives, er der ikke Tale om at tage ind under Statsdriften. Der er ikke Tale om, at Statsdriften skal optage eksperimentale Router, det mener intet Menneſte. En Indrømmelse fastholder jeg i øvrigt fra den ærede Ministers første Foredrag, nemlig, at Statsdriften vil kunne afhjælpe alle de Klager, som herfra ere førte over den nuværende Vejførelse af Trafikken over Parkeſton til London, altsaa navnlig med Hensyn til Hurtigheden, Fragternes Dyrhed og Varesnes Behandling. Saa mente den ærede Minister, at det private Selskab kunde opnaa bedre Betingelser i England end Staten. Ja, det forekommer mig ikke, at vi have noget meget flaaende Bevis herpaa i, hvad det forenede Dampſkibsſelskab har opnaaet, thi ærligt talt er det dog noget smaat. Det forenede Dampſkibsſelskab forpligtede sig for adskillige Aar siden over for den danske Stat, som en af Betingelserne for at opnaa Subventionen, til at udvirke hos det engelske Selskab, at Varerne skulde forsendes i ventilerede Vogne, og det har det jo til Dato ikke opnaaet. Dette tyder dog ikke paa, at Selskabet har nogen stor Magt over for Great Eastern-Linjen. Jeg tror nok, at Staten vilde kunne hamle op med den i denne Henseende. Men skulde — jeg indſer ikke hvorfor —, Great Eastern-Linjen stille sig saa meget mere afvisende over for den danske Statsdrift end over for det forenede Dampſkibsſelskab, ere vi jo heller ikke bundne til den. Det forenede Dampſkibsſelskab for før 1880 paa Thameshaven, men opgav denne Drift, da man ikke vilde gøre de Indretninger, Selskabet med Rette forlangte, navnlig til Kreaturopſtaldingen — den Gang var det væsentlig en Kreatur-