

som har foreligget for Rigsdagen i mange Aar, saa det er altsaa for saa vidt gammelt, selv om det har forandret noget Skikkelse i de senere Aar. Jeg tror, at saa længe vi ikke ere komne dertil, at vi ved en ny Garnisonslov have faaet forlagt en større Del af Hærens Kadrer til Sjælland, vil det være aldeles nødvendigt, at vi gaa til Bygning af Kystbatterier, for at sikre Forbindelsen mellem Landsdelene i paakommende Tilfælde.

Som man vil se, er jeg ikke særlig opbygget over det Forslag, som i militær Henseende foreligger vedtaget fra Folketinget, og jeg kunde ganske vist ogsaa ønske en anden Optræden fra den høje Regerings Side. Men det kan jo ikke nytte, at jeg vil søge at sætte min Mening igennem; jeg tror ikke, at jeg vil kunne saa Forslaget ændret saaledes, at det kunde tilfredsstille de Krav, som med Rette kunde opstilles fra forskellig Side. Men jeg skal nu slutte med at sige, at jeg er fuldstændig enig med det ærede 3dje Medlem for 7de Kredts (Madsen-Mygdal) — det glæder mig at kunne være enig med ham i noget — naar han udtalte det Ønske, at det maatte lykkes at tilvejebringe Enighed mellem Tingene angaaende Finansloven, men saa maa ganske vist det andet Ting vise nogen Smødelommenhed og ikke alene fordre Resignation fra Landstingets Side.

Breinholt-Bandsborg: Blandt de ikke saa Ting, som det ærede Medlem for Holbæk (Yunn) fremdrog, var der ogsaa Bevillingen til Dampskibet „Bestkysten“. Jeg tror, at han ser noget sejl paa dette Dampskibs Opgave, naar han mente, at det udelukkende var bestemt til at lette Besejlingen af Tyborøkanalen. Dette Dampskibs Hovedopgave er at lette Besterhavsfiskeriet, komme vore Fiskere til Hjælp, naar de skulle søge Tilflugt i Limfjorden og tillige, naar de ere i Havsnød. Dets Hovedopgave er derfor at op hjælpe Besterhavsfiskeriet og hjælpe vore ofte nødlidende Fiskere, og man kan derfor ikke alene drage Beregninger fra Tyborøkanalens Trafik og Besejling. Jeg skal i øvrigt overlade til den højtærede Minister udførligt at imødegaa dette.

Det ærede 4de kongevalgte Medlem (Steffensen) kom i Gaar, da han omtalte Bevillingen til Statens Overtagelse af Esbjærg-Parreston Routen til den Konklusion, at man for Tiden maatte opgive en saadan Overtagelse af Routen for Statens Regning, fordi man i det Aar, for hvilket man nu har sluttet en ny Kontrakt med det forenede Dampskibsselskab om Routens Besejgelse, skulde indvinde Erfaringer med

Hensyn til det ny og forbedrede Skib, der er under Bygning og formentlig vil blive indsat i Routen. Man skulde overhovedet søge at saa denne Sag nøjere undersøgt og opløst. Denne Konklusion har i og for sig ikke saa lidt tiltalende ved sig, og jeg antager endog saa, at jeg i Realiteten maa slutte mig til den, selv om det kun kan ske med en høj Grad af Resignation. Derimod kan jeg paa ingen Maade slutte mig til de Præmisses, hvorpaa denne Konklusion blev bygget. Mit Syn paa Statsdrift er overhovedet noget anderledes end det ærede Medlems og det Syn, som mange med ham have. Jeg tror nemlig, at paa visse Omraader er Statsdrift det, der baader Statsborgerne og Almenvellet bedst. Jeg ved ganske vist, at der var en Tid, i den nationalliberale Tids Glansperiode, hvor det var højeste Mode at tordne mod og fordømme al Statsdrift, den var baade dyr og daarlig, isødlemme Egenstaber. Det er imidlertid ikke gaaet med denne Mode, som det sædvanlig er Moders Stæbne, thi der er mange Reminiscenser tilbage af denne Anskuelse. Jeg tror, at for mange er det endnu en Drosartikel, at Statsdrift er baade dyr og daarlig. Jeg tror det nu ikke, og det er ingen ny Anskuelse for mig. Den første Gang jeg fik Sæde i et Landstingsudvalg, drejede det sig om Opgivelse af en Statsdrift, nemlig Frederiksborg Stutteri. Jeg er endnu glad den Dag i Dag over, at jeg efter Evne strittede imod denne Opgivelse, og jeg tror, at der senere er mange, som ikke have været glade for, at den blev opgivet. Jeg skal dog her kun holde mig til den nu bestaaende Statsdrift, hvor jeg skal nævne, at hele vort højere Undervisningsvæsen drives paa den Maade, og jeg antager ikke, at nogen vil have Statsdriften der ombyttet med Privatdrift. I Forbigaaende skal jeg kun strejfe en anden lille Statsdrift, som dog er ret tilfredsstillende. Det er Åsferød Klædefabrik, der allerede blev nævnt af den ærede foregaaende Taler. Denne Fabrik har i mange Aar givet et ret smukt Overstud paa Finansloven; ogsaa i Aar er den opført med et Overstud af 57,400 Kr. Et saadant Overstud giver denne statsdrevne Klædefabrik, medens store private Klædefabriker ere gaaede ad undas, f. Eks. Grejs Mølle og Glasensborg. Det taler dog ikke for, at al Statsdrift er dyr og daarlig. Men frem for alt vil jeg henvisse til vor mest omfattende Statsdrift, vor Jærnbanedrift. Ganske vist er der fra flere Sider fremkommet mange og store Anker imod denne Drift, ikke mindst, tror jeg, fra det ærede Medlem for Holbæk