

(Lunn), men dog er jeg overbevist om, at de ere snart talte, der ikke ville indrømme, at der under Statsdriften er stet store, næsten umaadelige Forbedringer, baade med Hensyn til bekvemmere Vogne, Rørehastigheden, Forøgelse af Togatallet og — last, not least — en umaadelig Nedfættelse i Taksterne, baade i Gods- og Persontaksterne. Jeg kunde ret af Hjertet unde de ærede Medlemmer, der have noget imod denne Statsdrift, at opleve at komme tilbage til den gamle Privatdrift, selvfølgelig dog først efter at jeg er død og borte. Der er en Statsdrift, der ligger Bevillingen til Esbjerg—Parkeston-Routen endnu langt nærmere end Jærnbandedriften; det er den Statsføfartsdrift, vi have. Den er ikke ubetydelig, thi den bestættiger vel henimod en Snes Skibe, Dampfærgerne paa Store og Lille Bælt, ved Masned Sund, ved Oddefund og ved Slynngøre, foruden den Forbindelse, som denne Statsføfart har med Udlandet paa to Steder, dels med vort østlige, dels med vort sydlige Udland. Jeg tror ikke, at man vil paaftaa, at denne Statsføfart ikke har bragt vort Flag Væ. Jeg tror ikke, at nogen vil sige, at vi i den Henseende staa tilbage for andre Nationer eller vil ønske, at denne Fart skulde overtages af svenste eller tyske private Medere. Naar nu Kendsgerningerne vise, at det ikke er saa daarligt beventt med denne Statsdrift, og vi ikke ønske de nævnte Forbindelser ophævede, hvad skulde der saa være i Vejen for, at vi ogsaa ved Statens Hjælp og gennem dens Drift aabnede en Forbindelse med vort vestlige Udland, med England? Jeg ser det egentlig ikke. Jeg skal, navnlig af Hensyn til den fremstredne Tid, ikke her komme ind paa, hvilke store Formaal der for vort Land i det hele knytter sig til Statsdrift, men skal i saa Henseende blot henviser til, hvad vi i Gaar hørte af det ærede Medlem fra Horsens (Bojsen). Jeg kan i det væsentlige slutte mig til hans Udtalelser i denne Retning. Kun skal jeg bemærke, at der er et Hovedformaal, der vil opnaas ved Statens Overtagelse af Esbjerg—Parkeston-Routen; det er en indirekte Fordel, idet det nemlig vil muliggøre, at der kunde oprettes, ogsaa ad privat Vej, en Forbindelse mellem Esbjerg og Newcastle. Nu er det saa, at for hver 1,000 Fustager Smør, der gaa til Parkeston, gaar der 10,000 Fustager om ligen til Newcastle, og Forholdet er saaledes, at f. Eks. det Smør, der indkøbes og leveres i Esbjerg af Smørhandlere der, og som kunde komme over til Newcastle i Løbet af 24—28 Timer, ikke kan komme den Vej, men maa sendes ad Jærnbanen til et Punkt

paa Østkysten, f. Eks. Horsens, og derfra med Skib til Kjøbenhavn, derfra med et andet af det forenede Dampskibsselskabs Skibe til Newcastle og saa efter 8—14 Dages Forløb som gammelt Smør passerer Esbjerg, ganske vist ad en Omvej, der er 30—40 Mil. Det er dog vistnok, hvad man i daglig Tale kalder Per Gantes Genvej. At vort Smør lider i Kvaliteten derunder, behøver jeg ikke at udvikle, det vil ærede Medlemmer selv kunne se. En saadan Forbindelse mellem Esbjerg og Newcastle er, saa længe det forenede Dampskibsselskab har Routen Esbjerg—Parkeston i sin Haand, umulig at saa oprettet. Jeg skal ikke nærmere komme ind paa at omtale, hvilke mægtige Faktorer der forhindrer det. Jeg tror derfor, at man maa have sin Opmærksomhed henvendt paa dette Punkt, selv om man i Aar vil følge det ærede kongevalgte Medlem og sige, at vi endnu behøve en nærmere Underøgelse af dette Forhold, maa indvinde ny Erfaringer. Jeg har tilladt mig at gøre disse Bemærkninger for at fastslaa, at det er et Spørgsmaal, der, selv om vi stryge Bevillingen i Aar, hvad jeg antager vil ske, hverken er eller bør være opgivnet.

**Rump:** Jeg har tilladt mig at begære Ordet i Anledning af nogle Udtalelser af det ærede 5te Medlem for 2den Kreds (Lunn) om Overingeniøren for Statsbanevæsenet og hans kommitteredes Virksomhed med Hensyn til de private Jærnbaner. Jeg var ikke til Stede ved Behandlingen af Forslaget om et Dobbeltspor fra Roskilde til Korsør, thi hvis jeg havde været til Stede, vilde jeg sandsynligvis da være kommen ind derpaa. Jeg har mindre Anledning til det her, men har dog troet, da Sagen er dragen frem i saa stærk en Form og med en aldeles bestemt Overbevisning om, at Forholdet er saa galt som vel muligt, at maatte tillade mig med nogle saa Bemærkninger at opløse, hvorledes jeg ser paa Forholdet efter den praktiske Erfaring, jeg har som Bevillingshaver med Hensyn til en af de private Baner, hvor den kommitterede Ernsts Virksomhed er bleven benyttet. Det er selvfølgelig ikke min Hensigt at ville opstille noget som helst Forsvar hverken for den højtærede Ministers eller for Hr. Ernsts Færd, hvad der jo ikke angaar mig; men hvad jeg kun vil fremdrage, er Spørgsmaalet, om der i Virkeligheden foreligger en saa uheldig Tilstand, som det ærede Medlem gif ud fra. Jeg er selvfølgelig fuldstændig paa det rene med, at man ikke kan finde sig i en Tilstand, hvor en Embedsmand giver sig af med private Forretninger paa en saadan Maade, at