

vis; det er jo forskellige Vareforter og forskellige Dropenge, der regnes med — og jeg tager næppe meget fejl, naar jeg har regnet det ud til at blive en Fordel paa ca. 22,000 Kr., som det forenede Dampskibsselskab har paa denne Maade. En anden af de mindre Fordelse for Selskabet, jeg vil henlede Opmærksomheden paa, fremkommer ved Beregningen af Sterling. Et Pund Sterling beregnes stadig til 18 Kr.; men et Pund Sterling er ikke 18 Kr., men 18 Kr. 15 Ore; det kan variere lidt, men det er vel omtrent saa meget. Men Gud bevares, det er i Overensstemmelse med Kontrakten, thi i den dertil knyttede Overenskomst mellem Statsbanerne og det forenede Dampskibsselskab findes jo de engelske Fragtpreiser omsatte i dansk Mønt, og efter denne Overenskomst er et Pund Sterling beregnet til 18 Kr. Det, der tjenes ved denne lille Transaktion, er dog saadan noget som 9,000 Kr. — Saa komme vi til det tredje Punkt, det er Beregningen af Tons. En Ton beregnes af det forenede Dampskibsselskab til 2,000 Pd., medens det er 2,032 Pd. Her staar det forenede Dampskibsselskab for saa vidt atter med Palmer i Hænderne, som Kontrakten ogsaa berettiger det dertil. Det staar udtrykkelig i den til Kontrakten knyttede Overenskomst, at en Ton skal regnes til 2,000 Pd. Den Fordel, som fremkommer herved for Selskabet, er dog saadan noget som 18,000 Kr. om Aaret. Tager vi disse tre tilsyneladende smaa Poster, viser det sig, at de tilsammen blive op imod 50,000 Kr., hvad der efter min Mening er en Fordel, der uden Nødvendighed gives det forenede Dampskibsselskab over for Eksportørerne.

Men selv om alt dette kunde ændres ved ny Kontrakter med Selskabet — og saadanne Kontrakter ligger det jo i vor egen Haand at faa, da Kontrakten er opsigelig med et Fjerdingaars Varjel — bliver der dog bestandig Ulemper tilbage, som under alle Forhold ville klæbe ved det, at denne Fart besørgeres af et privat Selskab, og det er disse Ulemper, jeg nu skal gaa over til at belyse. Disse Ulemper ville blive tilbage, selv om man opnaar aldrig saa gunstige ny Kontrakter med Selskabet. Jeg skal for øvrigt forud dertil bemærke, at det vistnok maa siges at være et fuldkomment Tankeeksperiment og slet ikke andet at tænke sig, at de Hovedbanker, som herfra kunne rettes mod det forenede Dampskibsselskab, virkelig skulde blive afhjulpne, og at vi virkelig skulde faa ny Skibe, som besørgerede Farten med den Hurtighed, som den skal besørgeres med, og at vi virkelig skulde faa Skibe, der vare indrettede med Roldluftsmaskiner, saaledes som Tilfældet er med de

Skibe, der fare fra Australien til England o. s. v. Jeg er i alt Fald ikke tilbøjelig til at tro, at man skulde kunne drive det forenede Dampskibsselskab dertil. Men selv om man gjorde det, vilde der blive Misligheder tilbage, som knytte sig til, at det er et privat Selskab, som besørger Farten. Den første af disse Misligheder, som jeg vil fremhæve, er den, at Ansvar for Varernes Transport fordeles sig mellem flere. Nu kan man ganske vist sige: Ja, det maa det jo, det kan man ikke undgaa og det er ganske rigtigt, at helt kan man ikke undgaa det. Man kunde imidlertid dog saa godt som undgaa det ved at lade Skibene gaa lige op til London. Det er imidlertid et Punkt, som jeg ikke har megen lyst til at komme ind paa, fordi jeg betragter det som overordentlig tvivlsomt, om der egentlig kan vindes noget derved; jeg er tilbøjelig til at tro, at der egentlig næppe kan opnaas en noget hurtigere Besørgelse derved end ved, som man nu gør, at gaa til Parkeston og derfra med Jærnbane. Farten op ad Themsen er jo dels paa Grund af Laage, dels paa Grund af andre Hindringer vanskeligt, og Udløsningen er ligeledes vanskeligt. Naturligvis maatte det ske ved Hjælp af Dægtene, men det vilde jo være meget uheldigt for de vigtigste af de Varer, som her er Tale om. Ved at gaa op i Dokkerne er der ogsaa store Vanskeligheder. Det er i det hele taget et Spørgsmaal, der er stærkt belejret med Vanskeligheder. Selv om man virkelig paa den Maade kan naa til en billigere Fragt, tror jeg, at det er rimeligt, at man vil taabe paa andre Kanter. Naar vi altsaa skulle vedblive at gaa til Parkeston, kan man jo sige, at, selv om Staten besørgerede Farten lige til denne Havn, blev Ansvar alligevel fordelt mellem Staten og det engelske Jærnbaneselskab. Dette er rigtigt, men saa bliver der dog kun to at fordele Ansvar paa, medens det nu fordeles paa tre. Der staar i Kontrakten, at Statsbanerne kun have Ansvar for den Del af Bejen, de besørger Varerne, og Dampskibsselskabet har kun Ansvar fra Esbjerg til Parkeston, medens det engelske Jærnbaneselskab har Ansvar fra Parkeston til London. Saa, naturligvis, det kan ikke godt være anderledes, men dette er ganske overordentlig uheldigt, og det vil i Praksis føre til, at dette Ansvar i Virkeligheden saa godt som aldrig vil kunne gøres gældende, naar det saaledes er fordelt mellem hele tre. Hvis der kun var een, som besørgerede denne Fart paa Jærnbane og Dampskib lige til Parkeston, vilde der kunne komme langt mere Enhed og en langt mere sluttet Plan i det