

hele, og det vilde i alt Fald saa være langt lettere at faa Ansvarét lagt paa de rette Skuldre, hvis der bliver begaaet Fejl.

Det næste og efter min Mening nok saa vigtige Punkt er, at et privat Selskab altid har private Interesser. Jeg værger mig her udtrykkelig mod, at jeg skulde rette nogen som helst Insinuation mod det forenede Dampstiftselskab. Det er slet ikke min Mening, Jeg finder slet ikke, at der ligger noget saa særdeles forlasteligt i, at en privat Fortretning vogter og varetager sine Interesser — lad den om det —, og vi kunne være overbeviste om, at det gør den ogsaa. Vi kunne være overbeviste om, at det forenede Dampstiftselskab føler sig som et privat Selskab og ikke fremfor sin private Interesse tager Hensyn til den danske Stats og det danske økonomiske Samfund's Interesser, hvis disse skulde komme til at kollidere med dets private Interesse. Saaledes vilde rimeligvis ogsaa saa godt som ethvert andet privat Selskab, enten det nu er et Handelselskab eller et Nederi, handle. Der ligger altsaa ikke nogen særlig Bestyldning mod det forenede Dampstiftselskab i det, jeg her siger. Nu er det imidlertid dog klart, at Dampstiftselskabet har Interesse i at drage saa meget som muligt af Transporten over paa de lange Sørouter, altsaa paa Routerne fra Østhyften af Sjælland, fra Nerne og fra Rjøbenhavn. For den anden Farts Bedkommende, Esbjerg-London-Router, deler det jo Fortjenesten med Great Eastern Linien; ingen ved jo, hvordan det sker, men sikkert er det, at den deles. Paa de lange Sørouter derimod har det forenede Dampstiftselskab alene Fortjenesten. Dertil kommer den Interesse, som jeg antager, at det forenede Dampstiftselskab maa have i at drage saa meget af Farten som muligt til den Øy, hvor det har sit Hovedsæde, nemlig Rjøbenhavn, derfor er det ogsaa den almindelige Mening, til Bekræftelse for hvilken der kunde fremføres talrige Kendsgerninger, at den Rjøbenhavnske og de østjyske Router begunstiges paa Esbjergroutens Befoltning. Desuden vil Selskabet naturligvis ikke saa gerne konkurrere med sig selv. Deri kan jo søges Grunden til, at visse Farter, som det vilde være aldeles naturligt at optage fra Esbjerg, nu ikke blive det. Staten kan jo ikke optage dem, fordi den ingen Skibe har, og fordi den overhovedet er ude af Stand dertil under den nuværende Ordning, og det forenede Dampstiftselskab gør det ikke, fordi det derved, som sagt, vilde komme til at konkurrere med sig selv. Jeg tænker herved paa Forbindelsen Esbjerg og Newcastle, om hvilken der ofte

har været fremsat Dvske. Fordi denne Forbindelse mangler, fremkommer der imidlertid ret kuriøse Forhold. Der afskaar jo Skibe fra Horsens til Newcastle. Nu opkøbe Esbjergske Smørpakterier en Del Smør i Østjylland. Dette skal altsaa sendes til Esbjerg for at pakkes der, og der sendes saa ugentlig 3—4 Boguladninger deraf fra Esbjerg tilbage til Horsens for derfra at gaa til Newcastle. Det er et ganske betydeligt Spild af Tid og Penge, der her finder Sted, og det gaar ogsaa ud over Varens Kvalitet. Hvorfor det forenede Dampstiftselskab bevarer Grimshyrouten, er for mange en Gaade. Det forklæres paa forskellig Maade: ved Fortretningsforbindelser med derværende Jærnbanner og paa anden Maade; Spørgsmaalet kommer os for saa vidt mindre ved, som denne Route ikke subventioneres. Hvor vi imidlertid vende os hen her, saa vi altid det Spørgsmaal at regne med: Hvad er Selskabets private Interesse med Hensyn til dets andre Router? Det er ikke Esbjergrouten, som dets Interesse kommer til at dreje sig om, saaledes som det burde være Tilfældet baade i Stadens og Eksportørernes Interesse, thi Esbjergrouten er den hurtigste Route, og den er den Route, ad hvilken Varen ubetinget kunne føres over i bedst Kvalitet, ligesom den er den Route, som Eksportørerne i de danske Produkters Renommees Interesse burde drages saa meget som muligt hen til at benytte. Vi maa vel erindre, at det dog er og bliver Hovedsagen at opretholde vort Renomee, thi det er det, vi skulle leve paa under den haarde Konkurrence; i Masseproduktionen kunne vi ikke konkurrere, i den ville vi blive trængte, og Prijerne ville falde paa Grund af den oversvømte og irske Konkurrence, samt af mange andre Grunde. Det er vor udmærkede Kvalitet, som skal holde os oppe. For at bevare den er imidlertid en hurtig og hensigtsmæssig Forsendelse af største Betydning. Se vi Sagen fra Statskassens Side er det ogsaa klart, at Statsbanerne have en meget væsentlig Interesse i at faa Godset draget over sig til Esbjerg i Stedet for, at det nu skal gaa fra Søhavnene, saaledes at det gaar ganske uden om de danske Jærnbanner. Her er der altsaa et Punkt, hvor Statsbanernes, og det vil igen sige den danske Statskassens, Interesse mødes med Eksportørernes, medens det forenede Dampstiftselskab har en decideret Interesse i at arbejde imod begge disse Interesser. — Saa er der endnu et Punkt, som altid vil blive dunkelt og altid vil give Anledning til Rytter i den ene eller den anden Retning. Det er den eventuelle Begunstigelse, som Selskabet kan byde visse