

geringen er ude af Stand til at drive et Foretagende som dette, altsaa et stort Dampskibsforetagende, med samme Økonomi som et privat Selskab. Man vilde ikke kunne gøre det paa nogen Maade. Man vilde komme op med Udgifterne paa alle Konti, havde jeg nær sagt, og den aarlige Drifts-udgift, der vil fremkomme, vil blive bethdelig større, end den nu er. Spørgsmaalet er da, hvorvidt en saadan bethdelig Forøgelse af Udgiften skulde sætte fit Mærke paa Fragterne, om Fragterne ogsaa skulde følge med i saa Henseende. Det vil man selvfølgelig bekvæme benægtende. Man vil der holde sig til, at Landbruget ikke vilde kunne bære en større Fragt end den nuværende, og at Staten selv maatte bære den Del af Udgifterne, som skyldes den Omstændighed, at Staten overhovedet ikke er i Stand til at drive dette Foretagende med den samme Økonomi som de private. Men ved Siden heraf er der en anden Mangel, der vil komme frem ved en Statsdrift, og det er den, at Banstikligheden ved at vælge Markedsstederne i England vil blive bethdelig forøget. Saaledes som det er nu, er det Landbrugets og Handelsens og Skibsrederiernes Sag, at søge de rette Markedssteder op i England og saa at indrette Dampskibsstrafikken derefter, og der maa Dampskibsrederierne være villige til at gøre Eksperimenter og ogsaa være villige til at følge efter, saa snart der kommer Krav frem i saa Henseende. Det kunne de saa meget bedre gøre, som de have Forstaaelsen af, at de i saa Henseende til sidst handle i deres egen Interesse; men dette Forhold vil blive ganske anderledes, hvis vi saa en Statsdrift. En Statsdrift vil ikke kunne føres uden at være tung og bunden i forskellige Henseender, dels under Hensyn til de givne Bevillinger, og dels ogsaa derigennem, at Statsautoriteter jo ere vant til at virke reglementmæssig og ere langsomme i Vendingen, og anderledes kan det ikke være. Det er et Moment, som jeg tror, man skal tillægge ikke ringe Vægt, navnlig nu, hvor det er sikkert nok, at Konkurrencen i England er saa stor, at det for Landbruget kan have den allerstørste Betydning, at vi med Hensyn til Markedsstederne ere i Stand til at være hurtige i Vendingen. Men naar jeg nu tager denne Plan saaledes, som den er bleven fremsat, og saaledes som den vel ogsaa konsekvent vil udvikle sig, i sin fulde Udstrækning, en Plan, om at Staten skal overtage Overførslen af samtlige Landbrugsprodukter til England, saa bliver Spørgsmaalet dette, om denne Plan da overhovedet er gennemførlig. Nu er Forholdet det, at over

$\frac{3}{5}$  af vort Smør og over  $\frac{1}{4}$  af vort Flæst søger Vejen til England fra andre Udgangspunkter end Esbjerg. Vil man nu samle Trafikken over Esbjerg, vil det altsaa være nødvendigt at tvinge den Bæremængde, jeg her har nævnt, til at gaa over Esbjerg, og endvidere maa man tvinge Handelsstanden i Kjøbenhavn og for den Sags Skyld ogsaa i de forskellige Købstæder til at dele sine Forretninger. Det er jo klart nok, at hvis man vil gøre Esbjerg til et Centrum for hele vort Landbrugs Udførsel til England, ville de handlende ogsaa blive nødte til at anlægge Filialer i Esbjerg, de ville ikke kunne drive deres Forretninger udelukkende fra Kjøbenhavn, men de maa dele sig. Og hvorledes skal man nu kunne opnaa dette? Det kan kun opnaas paa en Maade: Gennem en aldeles hensynsløs Konkurrence med de bestaaende Dampskibsselskaber. Der er ingen anden Vej. Man maa gennem en Nedtættelse af Fragterne tvinge de Selskaber, som nu sejle fra andre Steder end Esbjerg, til at ophøre med deres Fragtfart, og paa samme Maade maa man saa søge at tvinge de handlende til at oprette Filialerovre i Esbjerg. Jeg kan ikke se, at man kan saa gennemført sin Plan paa anden Maade. Men jeg siger Dem, at for mig staar det som aldeles ufor-svarligt, om Staten skulde indlade sig paa en saa hensynsløs Konkurrence som den, jeg her har omtalt, over for Handel og Skibsfart. Selvfølgelig vilde Landbruget have Fordel deraf; Resultatet vilde blive, at man kunde komme til at føre Landbrugsprodukterne omtrent gratis til England, naar man vil naa sit Maal. Jeg har imidlertid den Tro til Landbruget, at det ikke vil gaa med til en Foranstaltning som denne, for at opnaa en Fordel, som det fra Landbrugets Side vil erkendes kun kan naas ved Tilslidsættelse af andre Klassers berettigede Interesser. Det, det gælder om for Landbruget — og i saa Henseende har dets Krav fuld Føje — er at saa en moderat Fragttatst ud af det, men det gælder ikke om at saa Fragten ned-sat til Urimeligheder. Der er endelig et Forhold, som jeg skal berøre i Sammenhæng hermed, det er dette, at hvis man tænker sig, at Staten aabnede en Fart herfra til England for en urimelig ringe Fragt, vilde man være udsat for, at man fik en Transitbefordring over Kjøbenhavn til Esbjerg og over til England. Vi kunde ikke holde fremmed Smør borte fra at benytte denne Route, som vi saaledes havde aabnet for vort eget Landbrug, men Følgen vilde blive den Urimelighed, at den danske Stat anvendte store Udgifter, for at fremmed Smør gif denne Vej til England. Jeg