

forenede Dampskibsselskab den Ros, at det under saadanne Forhold har kunnet varetage f. Eks. de jndste Udførselsinteresser paa en saa tilfredsstillende Maade, at Folk derovre til sine Tider have haft stor Fordel deraf. Men hermed har jeg ogsaa nævnt, hvad jeg har tilovers for det forenede Dampskibsselskab. Det staar nemlig for mig saaledes, at vi, naar vi skulle til at afgøre Spørgsmaalet om Statsdrift eller Privatdrift, maa se paa den uhyre Overmagt, det forenede Dampskibsselskab har, og paa den Maade, hvorpaa det har bevaret denne Overmagt i de mange Aar, vi have Erfaring for. Mine egne Erfaringer strække sig ikke til de to Slags Varer, hvorom der her har været Tale, nemlig Smør og Flæsk; men jeg har en Del Erfaringer om det forenede Dampskibsselskabs Optraeden over for den tredje Gruppe af vore vigtigste Udførselsartikler, nemlig Kreaturer. Jeg har en Del Erfaringer fra den Tid, da Selskabet har besørget denne Trafik fra Esbjerg til England og egentlig fra hele Danmark, og der har jeg det bestemte Indtryk, at det forenede Dampskibsselskabs Syn og Interesser — det kan maatte være, at disse Interesser ere berettigede hos et privat Aktieselskab — ikke lade sig forene med Landbrugets Interesser eller med de Krav, det som Landets hærrende Erhverv har Ret til at stille. Derfor tror jeg, at det er berettiget at være, at det ikke tilfredsstillende disse Krav. Min Erfaring gaar i den Retning, at der over for det forenede Dampskibsselskab ikke gives anden Udvej end at lade Staten tage Sagen i sin Haand. Konkurrencen fra privat Side er umuliggjort. Det har vist sig, at Landbrugets Interesser, saafremt det forenede Dampskibsselskab bevarer Enehærdedommet, ikke kunne varetages tilfredsstillende. Det er jo nok fedeligt, at jeg skal staa her med Argumenter, der ere modsatte dem, som de to Ordførere fremsførte, da vi omtrent repræsenterede de samme Interesser, men jeg tror ganske sikkert at være i Samklang med Størsteparten af de Folk, der benytte Esbjergrouuten og have haft med det forenede Dampskibsselskab at gøre, deri, at det ikke nytter at sige et og mene et andet, og at Kendsgerningerne ere for, at jeg taler Sandhed i saa Henseende. De Forsøg, der gentagne have været gjort fra privat Side paa at frigøre sig for det forenede Dampskibsselskab paa Routen Esbjerg-Barleston for Kreaturenes Vedkommende, have ikke ført til noget Resultat. Det forenede Dampskibsselskab satte straks sine Fragtsatser ned og kvalte Konkurrencen i Jødselen for bag efter at lade Landmændene betale Krigs-

omkostningerne. Og de Forhandlinger, som Landbrugets Organisation, maatte efter Initiativ fra Ministerens Side, har ført med Selskabet om at faa et modereret Betaling, har, fraset den gode Vilje, der blev lagt for Dagen, ikke bragt lynderlige Fordele, idet disse Forhandlinger ikke have været baserede paa et virkeligt Kendskab til Sagen, da der ved Siden af de officielle Takster, som det forenede Dampskibsselskab har haft, har været private Takster. Jeg erindrer tydeligt, at vi i Midten af 80'erne fik Taksterne, som da, saa vidt jeg husker, var 26½ sh. for Kreaturer fra Esbjerg, nedsatte til 21½ sh. Saa vidt jeg erindrer var det Landhusholdnings-selskabets daværende Sekretær, som ledede disse Forhandlinger med Tietgen. Vi fik tillyneladende en Nedsættelse i Frægten paa Kreaturer paa 5 sh., men i Virkeligheden var Sagen den, at det forenede Dampskibsselskab allerede længe forud havde private Afgifter med en meget stor Del af Landets store Affendere om at modtage større Kreaturer til Ungbægsfrægten, som var 17½ sh. Altsaa kom i Virkeligheden det store Flertal af Syberne og de Folk, der benyttede Esbjergrouuten, til at betale 4 sh. mere, end de gjorde forud. Det viser sig i alle Forhold, at Landbruget staar aldeles magtesløst over for det forenede Dampskibsselskab, og det er jo heller ikke saa underligt. Lad os blot se, hvorledes et stort Selskab med Aktiekapital har maattet gaa frem for at faa det forenede Dampskibsselskab til at benytte Frihavnen, og lad os betragte, hvilken Indflydelse det forenede Dampskibsselskab har paa dette Ting, naar slige Spørgsmaal som dette er til Forhandling. Enhver maa vistnok indrømme, at Landboerne maa staa afmægtig over for en saadan Kapitalistdannelse. Sigtende Forhold som de her omtalte finde, efter hvad der er oplyst, ogsaa Sted med Hensyn til Flæsket. Efter at det forenede Dampskibsselskab var bleven Herre i Sydengland, rettede det sin Opmærksomhed paa Nordengland, og det varede ikke ret længe, inden det ved alle mulige og umulige Midler havde tvunget saa at sige samtlige Dampskibsselskaber helt eller delvis ind under sin Magt. Der var kun et Par, Randers- og Aarhus-Dampskibsselskaberne, der bleve ved at staa frit, det vil sige, de bleve nødsagede til at sejle for den Frægt, som det forenede Dampskibsselskab bestemte, ellers havde de rimeligvis gaaet samme Vej. Det endelige Resultat blev det samme som paa den anden Route, nemlig at Frægten blev sat op for alle Linjer til 15 sh., uagtet man havde faaet sejlet for omtrent det halve Aaret forud. Uheldigvis for det forenede