

over Esbjerg, fuldbygges, saa bliver det meget dyrt, men vi vilge ikke tilbage for denne Konsekvens, og det tror jeg heller ikke, at Tinget gør. Vi ville have denne Vare transporteret paa den hurtigste og hensigtsmæssigste Maade, fordi det er vort Lands Hovederhverv, det her gælder. Blev de Krav, der her ere stillede, opfyldte i deres fulde Udstrækning, vil det ogsaa have til Følge, at der samlede sig en større Godsmængde paa Routen, og at altsaa de Tog, der staa i Forbindelse med Routen, kunde løbe noget mere fuldt belastede med fuldstændig Benyttelse af deres Materiel, og at navnlig Skibene kunde gaa over med fuld Lastmængde. At det vilde være Momenter, der kunde modvirke Dyrheden ved den forbedrede Indretning, er klart. — Den højtærede Minister anførte et Par Ting, der vedrørte Varernes Transport i England, og som derfor ganske naturligt have unddraget sig de Undersøgelser, som det ærede Medlem for Randers Amts 3dje Valgtreds (Staarup) og jeg have kunnet anstille om denne Sag; men vi ere ham erkendtlige, fordi han har suppleret vor Kritik med disse ikke uvæsentlige Momenter, som ville afgive en yderligere Grund til at bringe Tingene i en anden Gænge. Den ærede Minister anførte andre Ting, der skulde bevise, at Routen ikke var saa guttaferlaagtig, som han udtrykte sig, at den skulde kunne udvides. Vi tro imidlertid at vide, at Englænderne ere tilstrækkelig dygtige Forretningsfolk til ikke at ville vise den forøgede Godsmængde fra sig. Naar vi kunne bringe en større Mængde Gods over Esbjerg til Barkeston, ville Englænderne nok være i Stand til at transportere den videre, maaske endog bedre og hensigtsmæssigere end nu. Det er ikke nogen langvinst Antagelse, at der vil blive gjort mere for en bedre Kunde end for en ringere, og naar vi udviklede Esbjergrouuten til Fuldkommenhed, bleve vi en glimrende Kunde for de engelske Jærnbaner og derved i Stand til ganske anderledes end nu at kunne stille vore Betingelser. — Den ærede Minister kom ogsaa ind paa Takspørgsmaalet. Jeg har indrømmet, at enhver Kritik her maa lide under den væsentlige Ulempe, at et Hovedmoment, der hører med til Sammenligningen, nemlig den engelske Jærnbanefragt, er et ubekendt x, og hvad det var, som ikke heller frem gennem Ministerens Bemærkninger. Det var en Forretningshemmelighed, som han ikke rørte ved. Det lader jeg nu staa hen; jeg har udtalt mig nogenlunde derom i mit første Foredrag, og dertil henholder jeg mig. Men den ærede Minister søgte paa en, som det

forekom mig, ikke heldig Maade at tilvejebringe et Slags Sandshulighedsbetis for, at Fragten er billig, idet han sammenstillede 3 Router, nemlig Routen Hamborg—Harrowich—London, Routen Limerick over Dublin og Holyhead til London og Routen Hamborg—Themsen. Naar man imidlertid, idet man ser paa de Tal, den ærede Minister anførte om disse Router, tager et Englandsfort for sig, bliver det iøjnespringende for enhver, at disse Router kunne slet ikke sammenlignes med Esbjerg—Barkeston—London Routen. Der er en saa overordentlig stor Forskel i Længden, at enhver rationel Sammenligning brister. Det er rigtigt, som den ærede Minister selv sagde, at man maa tage Hensyn ikke blot til Længden, men ogsaa til, om Transporten er let, til Omladninger og til mangfoldige andre Ting. Naar saa Ministeren oplyste, at Jærnbanerouten paa en af disse Router er lige saa lang som Sørouten og omvendt, saa er det allerede en tilstrækkelig Grund til, at man ikke kan drage nogen Sammenligning. Nej, vi have intet rationelt Middel til at erkynndige os, om det forenede Dampstibselskab sejler dyrt eller billigt, før vi vide, hvad der betales paa Jærnbanen fra Barkeston til London; først naar vi vide det, kunne vi sammenligne Sørouterne i deres Renhed; saa længe vi ikke kende Jærnbane-fragten, er der et dunkelt Punkt i Sagen, og det er desværre et Hovedpunkt. Det kunne vi imidlertid ikke saa oplyst, naar vi have at gøre med et privat Selskab, som Staten tillader at have en Forretningshemmelighed for sig af den Art. — Den ærede Minister rørte lidt ved, hvad jeg har fremført om den Rabat, som Horsens Svineslagteri havde for Statssubventionen, men han røffede ikke ved, hvad jeg havde anført, at det forenede Dampstibselskab for Subventionen kunde præstere en billigere Fragt, end efter at det havde faaet den, skønt Subventionen skulde bevirke, at Godsfragten kunde ned sættes med 5 sh. pr. Ton. Han anførte, at det var ikke saa mærkeligt, da man saa ofte giver Rabat for større Vare-mængder og til større Eksportører. Ja, det er rigtigt, men det er jo netop et Moment, som den danske Stat i meget høj Grad kunde anvende, naar den overtog Transporten. Saa vare vi den største Afsender og kunde netop gøre dette Synspunkt gældende.

Den ærede Minister gif saa over til en almindelig Betragtning af Spørgsmaalet om Statens Overtagelse af denne Route, og jeg stal over for hans Udtalelse derom først fremhæve ligesom den sidste ærede Taler, at Ministeren her begyndte med at gøre en Generalindrømmelse, idet han erkendte, hvad