

route — men saa forlod det forenede Dampskibsselskab Thameshaven. Derimod ønskede Harwich meget at saa denne Fart, og Harwich gif ind paa ved Parleton at bygge den ny Kai og at gøre hensigtsmæssige Indretninger til Kreatureres Opstalding m. m. saaledes at det forenede Dampskibsselskab valgte at flytte. Men det viser bedst, hvilken overordentlig Bægt disse engelske Selskaber lægge paa at saa en Kunde, som den danske Flæske-, Smør- og Kreatureksport, selv om kun en Del af den gaar den Vej, jo dog i Virkeligheden er, og der er ikke Spor af Tvivl om, at skulde man stille sig afvisende fra Great-Eastern-Riniens Side, kunde man gaa til Thameshaven, som ogsaa har Jærnbaneforbindelse med London, og det endda en Time hurtigere end den anden. Thameshaven-Banen sølte det i saa høj Grad som et Slag, at den mistede det forenede Dampskibsselskab som Kunde, at den endog saa satte en Konkurrencefart i Stand paa Esbjerg, en Konkurrence, som det forenede Dampskibsselskab rigtignok hurtig tvang den ud af igen.

Saa udtale den højtærede Minister, at hvis vi fik disse saa faste Router, som jeg har omtalt, vilde Følgen blive den, at vore Produkter maatte fare en meget lang Strækning paa de engelske Jærnbaner. Men her kommer jeg atter tilbage til det: der er intet Menneſte, som har forlangt, at hele vor Eksport skal drives over Esbjerg—London eller Esbjerg—Grimshby eller Esbjerg—Newcastle, man forlanger kun, at Statens Route skal være i Stand til at byde Eksportørerne lige saa gunstige Bilkar med Hensyn til Prisen og helst gunstige Bilkar med Hensyn til Varernes Behandling, end de andre byde, men der er ikke Tale om noget saadant som at tvinge hele den danske Eksport ad denne Vej.

Seg kommer nu til den højtærede Ministers Udtalelse angaaende Subventionen til de forskellige bestaaende Router, som det ærede Medlem for Røge (Alberti) jo støttede ham i. Seg er ikke i Stand til at se, at det ikke skulde være en uhyre Gadeau til det forenede Dampskibsselskab at give en saadan Subvention. Det forenede Dampskibsselskab, som driver langt de fleste af disse Router, som besørger langt den største Del af Godsmængden, vil derved saa en saa meget forøget Styrke over for sine Konkurrenter, selv om de ogsaa fik deres Del af Subventionen, at det vilde blive i Stand til ved yderligere Fragtnedsettelse, at tvinge Konkurrenterne ud af Farten, og det er en bekendt Sag — det indrømmede den højtærede Minister ogsaa selv i Dag — at naar det for det

forenede Dampskibsselskab gælder om at tvinge en Konkurrent ud af en Route, tager det ikke Fløjelskandster paa, saa handler det haardt og henhynsløst, og mange Gange, naar det forenede Dampskibsselskab har tvunget en Konkurrent ud, har det sidenhen ikke været til Gavn for Kunderne, for Eksportørerne, thi saa har det sat Prisen saa meget højere op. Naar det forenede Dampskibsselskab er ene om Buddet, generer det sig i Reglen ikke. Vi ville netop komme til det, man med Rette fra mange Sider ønsker, at der skulde kunne blive en virksom Konkurrence over for det forenede Dampskibsselskab, men dette vilde vi være endnu langt længere fra, hvis vi gif til denne kolossal forøgede Statsubvention. Den højtærede Minister talte om, at det jo ikke blev bedre, naar det var Staten, der konkurrerede de private Selskaber ud, end naar det var det forenede Dampskibsselskab, der gjorde det over for sine Konkurrenter. Men jeg maa dog gøre den højtærede Minister og ogsaa det ærede Medlem for Røge opmærksom paa, at der er den overordentlig store Forskel, at naar det forenede Dampskibsselskab konkurrerede sine mindre Konkurrenter ud af en Route, var det i et privat Selskabs Interesse, men naar Staten muligvis ved sin Konkurrence skabede visse private Selskaber — og det kunde vel ikke undgaa —, vilde det ikke være for private Interessers Skyld men i det danske Erhvervsfunds, de danske Eksportørers Tjeneste. Deri ligger den overordentlig store Forskel. Staten vil vælge sin Route efter Eksportørernes Interesser, den vil vælge den korteste Route uden at tage private Hensyn, saaledes som det forenede Dampskibsselskab i mange Tilfælde har gjort. Staten vil behandle alle lige og ikke tage Hensyn til en enkelte By, et enkelt Udgangspunkt for Farten, saaledes som det forenede Dampskibsselskab har taget Hensyn til Kjøbenhavn, og Staten vil behandle alle sine Kunder lige, medens det er givet, at det forenede Dampskibsselskab giver visse Kunder Fortrin frem for andre. Den højtærede Minister advarede imod, at nære Antipati mod det forenede Dampskibsselskab. Seg nærer ingen saadan Antipati. Seg skal suldt villig indrømme, at det forenede Dampskibsselskab har været en mægtig Faktor i hele vor økonomiske Udvikling, at det paa flere Maader virker til Gavn for Landet, men jeg tror, at dets svage Side netop er dets Forhold til det danske Landbrug, og naar den højtærede Minister sagde, at det forenede Dampskibsselskab mange Gange har bragt betydelige Ofre for Landbrugets Skyld, tror jeg ikke, han vil finde meget Medhold