

ny Virksomhed, jeg fremmer en national Industri, jeg beskæftiger danske Arbejdere, kort sagt, jeg fabrikkerer nationale Gardiner for Fædrelandet, men fornuftige Folk ville indse, at jeg væver Gardiner for at tjene Penge ved Væveriets. Paa lignende Maade ville fornuftige Folk indse, at naar det forenede Dampskibsselskab driver Dampskibsrederi, er det selvfølgelig i første Række for at tjene Penge ved Rederiet. Det er ikke berettiget at stille det nationale Synspunkt frem paa en saadan Maade, at man derved glemmer Selskabets egentlige Opgave, Selskabets Erhvervsvirksomhed. Men naar man endelig skal tale om det nationale Synspunkt i denne Sag, tror jeg, at faa af vore private eller Statsforetagender i fjerneste Maade kunne taale Sammenligning med det, det forenede Dampskibsselskab har præsteret. For nogle Aar siden blev der i Anledning af Selskabets 25. Aars Jubilæum udsendt et Festskrift, forfattet af Kontorchef Schövelin. Naar man læser dette Værk, kan det ikke nægtes, at man deri faar interessante historiske Oplysninger om det dansk Foretagende, hvis Fremgang og Betydning jeg tvivler om, at man i det 19de Aarhundrede vil finde Mage til i dansk Forretningstilv. Selskabet begyndte i 1866 med 22 Skibe paa tilsammen knap 5000 Netto Register Tons; i 1898 er Antallet af Selskabets Skibe, naar man medregner dem, der ere under Bygning, vokset til 120 med 170,000 Netto Register Tons. Det vil med andre Ord sige, at det forenede Dampskibsselskab, der er startet her i vort lille Land, nu repræsenterer et af Verdens største Rederier. De Router, Selskabet driver, omfatte Trafikken paa Norge, Sverige, Finland, Rusland, Tyskland, England, Belgien, Frankrig, Spanien, Portugal og Italien, kort sagt Middelhavstrafikken, foruden de store øversøiske Router til New-York og New Orleans. Det er ualtsaa et vældigt nationalt Foretagende, der er blevet rejst, og for nylig har Selskabet faaet Lov til yderligere at udvide Aktiekapitalen, som var 15 Millioner, til 25 Millioner. Naar man drager det nationale Synspunkt frem, saa maa det ogsaa være berettiget at fremhæve den uhyre Betydning, dette private Foretagende efterhaanden har faaet, ikke alene for Indlandets Trafik, men ogsaa over for Udlandet. Og naar der saa hyppig er Tale om det heldige at beskæftige danske Arbejdere, maa man ikke glemme de mange Sømænd, der tjene Selskabet, ikke alene herhjemme, men ogsaa ude omkring i Verden.

End mange Havne, hvor man ikke har det allerfjerneste Begreb om den danske Krigsflaade, har jo det forenede Dampskibsselskab indført det danske Flag, og det har skaffet Respekt for den danske Sømandsstand paa en saadan Maade, at vi alle maa glæde os over det. I Modsætning til mange af Statsdriftens Funktionærer kan man ogsaa sige, at det forenede Dampskibsselskabs Besætninger alle Vegne have gjort sig afholdte ved deres joviale, elskværdige Opførsel over for alle, der ere komne i Berøring med dem, og naar vi beklage, at Sundfarten maaske skal ophøre, tror jeg, at denne Beklagelse ikke mindst kommer frem, fordi vi alle sammen vilde føle et stort Savn, hvis Sundfarten gik over i andre Hænder, efter at vi i saa mange Aar have befundet os overordentlig vel om Bord i de Skibe, der besørge Sundfarten. Lige fra Kaptajnen og ned til den mindste Skibsdreng har man gjort sig Umage for gennem stadig Imødekommen og Hensynsfuldhed at vise os den danske Sømandsstands bedste Sider, og navnlig kunne vi ikke undlade at lægge Mærke til denne Hensynsfuldhed, naar vi se hen til den ny Kystbane, hvor Statsdriften jo skulde skyde sine skønneste Blomster. Hvis man ser hen til Statsdriften, saaledes som den udføres paa Kystbanen, tror jeg ikke, den paa noget som helst Punkt taaler Sammenligning med det, det forenede Dampskibsselskab har præsteret. Jeg vilde anbefale, at man, naar man drøfter Forhold mellem Statsdriften og den private Drift, lod sig lede af de Kendsgerninger, der foreligger for os alle, og at man kom til den Slutning, at Statsdriften med fast Haand bør holdes inden for rimelige Grænser og indskrænkes alle Vegne, hvor den private Drift kan gøre Arbejdet lige saa godt eller bedre, og det tror jeg, den kan de fleste Steder. Jeg indrømmer, der er Omraader, hvor Staten har særlige Betingelser for at lede et Foretagende, dette gælder f. Eks. om Postvæsenet, men det handler sig her om Undtagelser, og ikke om Reglen. Hvis Staten skulde genoptage Sundfarten, vilde jeg betegne denne Overgang ikke som et glædeligt Fremskridt, men jeg vilde deri se et beklageligt Tilbagekridt. Naar jeg udtaler dette, ved jeg meget godt, at ret mange Medlemmer her i Tinget ere uenige med mig. Der er en Del Højremænd, der ikke godkende denne Tanke, og der er en Del moderate, og jeg tror endogsaa, at Statsdriften inden for Reformpartiet har adskillige Venner, men jeg kan ikke nægte, at jeg havde