

Denne fil er downloadet fra
Danmarks Tekniske Kulturarv
www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på
www.tekniskkulturarv.dk/about

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

468

~~656.6 B~~

BERETNING

om

Mødet af Delegerede for Landbruget,

valgte af det kongelige Landhusholdnings-Selskab,

angaaende

DAMPSKIBSFARTEN.

Den 15^{de} Marts 1884.

656.6 Bet—

Gl

BERETNING

om

Mødet af Delegerede for Landbruget,

valgte af det kongelige Landhusholdnings-Selskab,

angaaende

DAMPSKIBSFARTEN.

Den 15^{de} Marts 1884.

Trykt som Manuskript.

TEKNISK BIBLIOTEK
Danmarks tekniske Højskole

KJØBENHAVN.

FR. G. KNUDTZONS BOGTRYKKERI.

1884.

dannet et Udvalg, i hvilket de forskjellige Egnes Landbrugsinteresser kunde findes repræsenterede, og med hvilket Udvalg Bestyrelsen for det forenede Dampskibsselskab fra Tid til anden vilde kunne konferere om de Landbruget vedrørende Spørgsmaal, der ere betingede af Dampskibstrafiken.

Præsidiet, der med særdeles Paaskjønnelse modtog dette Forslag, som saa aabenbart tilsigter paa heldig og grundig Maade til alle Parterers Tilfredshed at fremme nogle af vort Fædrelands vigtigste materielle Interesser, forelagde Forslaget for Selskabets Bestyrelsesraad i et Møde den 20de dennes. Bestyrelsesraadet sluttede sig ogsaa til Ønskeligheden af en saadan Forhandling og bemyndigede Præsidiet til at nedsætte et Udvalg, og efterat den paatænkte første Forhandling har fundet Sted, vil det være at afgjøre, hvorvidt det maa anses hensigtsmæssigt, at der ud af dets Midte vælges et staaende Forretningsudvalg, med hvilket alle Trafikspørgsmaal, vedrørende saavel Jernbanerne som Dampskibene, kunne forhandles.

Paa Basis af Forslag fra de forskjellige Landsdeles Repræsentanter i Selskabets Bestyrelsesraad, har Præsidiet nu udpeget de Mænd, ialt 25—30, man vil anmode om at indtræde i det første Udvalg, men samtidig med at der tilskrives dem desangaaende, vilde det være heldigt, om man omtrentlig kunde meddele dem Tiden for den paatænkte Forhandling, da der om en Maanedstid kan ventes at begynde en saa travl Tid for Landmændene, at det muligvis vil kunne hindre Nogle i at følge den Anmodning, der rettes til dem. Idet man derhos bemærker, at det vil konvenere Landmændene bedst, om Mødet, saafremt det ønskes afholdt i dette Foraar, finder Sted strax efter Midten af Marts, skal man iøvrigt overlade til den høitærede Bestyrelse nærmere at bestemme Tid og Sted.

N. J. Fjord.

J. C. la Cour.

Til

Bestyrelsen for det forenede Dampskibsselskab.

Bestyrelsen udtalte i Svarskrivelse af 29de samme Maaned sin Glæde over at erfare, at dens Henstilling havde vundet det kongelige Landhusholdningsselskabs Tilslutning og foreslog Mødet afholdt Lørdagen den 15de Marts Kl. 11 i Hotel d'Angleterre.

Præsidiet tiltraadte Forslaget og indbød følgende Herrer til at deltage i Mødet:

For Jylland: Forpagter Beck, Rydhauge.

Proprietær Breinholt, Volder.

Grosserer Hans Broge, Aarhus.

Kreaturhandler Dencker, Aalborg.

Kreaturhandler F. Egge, Veile.

Proprietær Erichsen, Skudshale.

Hofjægermester Friis, Duelund.

Proprietær Ingwersen, Hegnet.

Proprietær P. Ingwersen, Kirstinelyst.

Kammerherre Skeel, Birkelse.

For Sjælland: Kreaturkommissionær Buchardt, Kjøbenhavn.
 Slagter Jacobsen-Ellegaard, Kjøbenhavn.
 Grosserer Th. Plum, Kjøbenhavn.
 Inspektør W. Schou, Kjøbenhavn.
 Etatsraad Valentiner, Gjeddesdal.
 Forpagter Vestergaard, Petersdal.
 Kammerherre, Baron Wedell-Wedellsborg, Overdrevsgaard.

For Fyen: Proprietær Andersen, Rosendal.
 Lehnsbaron Juel-Brockdorff.
 Grosserer Esmann, Odense.
 Kreaturhandler Reimers, Faaborg.
 Hofjægmester Wind, Sanderumgaard.

For Lolland-Falster: Dampmøller Bay, Nakskov.
 Forstander A. la Cour, Næsgaard.
 Godseier Jensen, Fredsholm.

Endvidere blev indbudt: Professor T. Segelcke, Kjøbenhavn.
 Docent Bruun-Petersen, Kjøbenhavn.

Af de Indbudne vare de Herrer Egge, Friis, Ingwersen (Kirstinelyst), Valentiner, Andersen, Wind og Jensen forhindrede i at møde.

Landhusholdningsselskabets Præsidium var repræsenteret ved Præsidenten, Grev C. F. Danneskjold-Samsø, Brattingsborg, og af Funktionærene mødte Sekretæren, Captain J. C. la Cour og Konsulenten i Husdyrbrug, Dyr læge P. Jessen.

Paa det forenede Dampskibsselskabs Vegne mødte de Herrer Etatsraad C. A. Broberg, Kaptain C. A. Garde, Etatsraad L. P. Holmblad og Etatsraad C. F. Tietgen som Medlemmer af Selskabets Bestyrelse samt de Herrer Kommitterede Grosserer H. Fritsche og Proprietær N. Josephsen.

Fremdeles overværedes Mødet af Selskabets administrerende Direktør, Hr. Konsul, Grosserer C. P. A. Koch, Driftsinspektøren for Jylland, Hr. Kaptain Paul Petersen, Skibsinspektøren, Hr. Kaptain Jens Petersen, Expeditionschefen for Kreaturudførsels- og Øresundsafdelingen, Hr. Charles Møller, Expeditøren i Esbjerg, Hr. T. Breinholt, Hr. Kontorchef Jessen og Hr. Fuldmægtig Nørregaard.

Dagsordnen

for Mødet omfattede følgende Punkter:

1. Den udenrigske Trafik.

- | | | |
|--|-------------|---------------------------|
| a. Ruterne | indledet af | } Grev Danneskjold-Samsø. |
| 1. For Kvæg | — | |
| 2. For Smør | — | |
| 3. For Flæsk | — | Grosserer Broge. |
| b. Fragten. | | |
| 1. For Kvæg | — | Kammerherre Skeel, |
| 2. For andre Varer | — | Dampmøller Bay. |
| c. Assurance og Behandling af Dyr og Varer | — | Grev Danneskjold-Samsø. |

2. Den indenrigske Trafik. — Grosserer Broge.

Efterat Deltagerne i Mødet vare komne sammen Kl. 11 i det til Mødets Afholdelse bestemte Lokale, indtoges Forsædet af Formanden for det forenede Dampskibsselskabs Bestyrelse, Etatsraad Tietgen, som aabnede Forhandlingerne med følgende Udtalelse:

I Selskabets Navn takker jeg det kongelige Landhusholdningsselskabs ærede Præsidium og Bestyrelsesraad for den velvillige Maade, hvorpaa De har modtaget det forenede Dampskibsselskabs Henstilling om et saadant Møde som dette her i Dag. Ligeledes takker jeg de øvrige Herrer Udvalgsmedlemmer, fordi de ere mødte. Den Sag, som skal danne Gjenstanden for vore Forhandlinger i Dag, er ikke blot af en overordentlig stor Vigtighed for Landbruget, men den griber ind i saa mangfoldige Interesser, at det vel er værd at anvende al den Tid, man kan, paa at finde den bedst mulige Udvikling deraf og paa at finde den fordelagtigste Maade at udføre den hele Gjærning paa. Under den Diskussion, som altsaa nu i Dag vil finde Sted, kan jeg paa det forenede Dampskibsselskabs Bestyrelses Vegne afgive den Forsikkring, at ethvert Ønske og Forslag, som maatte fremkomme fra de Herrer, skal blive taget under den alleralvorligste og velvilligste Overveielse, og jeg tør udtale det Haab, at de Herrer Udvalgsmedlemmer ville med samme Alvor og samme Velvillie modtage de Grunde, som Bestyrelsen maatte have at anføre imod dette eller hint Forslag eller Ønske, hvorpaa Bestyrelsen ikke ser sig i Stand til at gaa ind.

Efter den Ordning, som de Herrer have vedtaget, vil det første Hovedafsnit af Forhandlingerne dreie sig om den udenrigske Fart i Almindelighed, og derunder vil saa igjen falde de 3 særlige Spørgsmaal om Ruterne for Udførslen af Kvæg, for Udførslen af Smør og for Udførslen af Flæsk. Jeg skal saa bede den tilstedeværende Præsident for Landhusholdningsselskabet, Grev Danneskjold-Samsø, om at tage Ordet i Anledning af det første Afsnit.

Danneskjold-Samsø (Brattingborg): Jeg vil da tillade mig først og fremmest at bringe en Tak til Bestyrelsen for det forenede Dampskibsselskab for den Indbydelse, der er blevet os tilstillet. Landhusholdningsselskabet har med Glæde modtaget den Opfordring, som er rettet til det om at søge nedsat et Udvalg til at forhandle de Sager, som vedrøre Landbruget; men naar der i Indbydelsen udtrykkelig er talt om at nedsætte et Udvalg, som fra Tid til anden

kunde diskutere disse Spørgsmaal, saa skylder jeg Bestyrelsen at meddele, af hvilken Grund det er, at Landhusholdningsselskabet ikke turde gaa ind paa at nedsætte et saadant Udvalg, som jo med andre Ord vilde kunne kaldes et staaende Udvalg, men har maattet indskrænke sig til at modtage Indbydelsen til at danne et foreløbigt Udvalg til, om jeg saa maa sige, *to start the question*. Grunden er den, at der, hvis man nedsatte et saadant Udvalg, vilde falde et ganske overordentlig stort Ansvar paa Landhusholdningsselskabet; det vilde nemlig være meget vanskeligt i en Fart at nedsætte et Udvalg, om hvilket man kunde sige, at det decideret var en Repræsentation for hele Landet, saaledes at Enhver vilde rette sig efter hvad dette Udvalg vilde have. Vi ønskede saa hurtig som mulig at kunne modtage den Opfordring, der var stillet, da det var os saa overordentlig magtpaaliggende at komme til at drøfte disse Spørgsmaal, men vi maatte, som sagt, indskrænke os til dette foreløbige Udvalg, og vi haabe at Bestyrelsen ogsaa vil forstaa vore Grunde dertil.

Naar det i Dag er faldet i min Lod at skulle indlede Diskussionen med Hensyn til det første Spørgsmaal, som staar paa Dagsordenen, nemlig den udenrigske Fart i Almindelighed maa jeg først og fremmest bede de Herrer, ikke alene Bestyrelsen for Dampskibsselskabet, men ogsaa mine Kolleger i Udvalget, om at se igjennem Fingre med hvad jeg kan byde og komme frem med. Vi have nemlig i Henhold til Bestyrelsens Ønske ikke afholdt noget Møde iforveien. Mange af de Herrer, som ere komne sammen i Dag, kjende slet ikke hinanden personlig; vi ere komne sammen for en Timestid siden, og i Løbet af en Time skulde vi saa enes om, hvad vi vilde og hvad vi ønskede. De Herrer ville vist indrømme, at det er meget haarde Konditioner. Jeg kan imidlertid forstaa, at der er Noget, der taler derfor, og af den Grund efterkom vi ogsaa den deciderede Opfordring, som er blevet rettet til os i denne Henseende. Naar jeg altsaa for et Kvarter siden fik Opfordring til at indlede Diskussionen over det første Afsnit efter den vedtagne Orden, som Etatsraad Tietgen saa velvillig har accepteret, vil det kunne forstaas, at denne Opgave ikke er saa ganske let. Saaledes som Selskabet udtrykkelig selv har fremhævet det i sin Indbydelse, er det, der ligger for i Dag, en Diskussion over de Landbruget vedrørende Spørgsmaal. Det er altsaa et meget stort Æmne, der ligger for, det er ganske overordentlig store Interesser, som ere knyttede til disse Spørgsmaal. Naar vi her staa ligeoverfor et Selskab, som vi i enhver Henseende kunne glæde os ved at kunne sætte som Numer 1 blandt vore Dampskibsselskaber herhjemme, tro vi ogsaa, at vi uforbeholdent kunne komme frem med de store Ønsker, som naturligvis ligge os paa Hjerte. Naar vi skulle tale om Ruterne, er det jo klart, at Hovedspørgsmaalet for hele det danske Landbrugs Vedkommende maa blive det: Paa hvilken Maade kunne vi hurtigst og billigst bringe vore Produkter paa Markedet? Det danske Landbrug er jo desværre i de senere Aar — jeg tør ikke sige, det er gaaet tilbage, men det har dog staaet stille i den Forstand, at Fortjenesten har været meget ringe. Det har været et ligefrem slet Aar, det sidste, og paa mangfoldige Steder, ved mange Leiligheder, er der opstaaet Spørgsmaal om, hvad vi skulle gjøre i det Hele taget for det danske Landbrug, hvad vi skulle gjøre for om muligt at forøge Indtægterne for alle de Mennesker, som skulle existere deraf til Gavn for hele Landet. I saa Henseende er det da virkelig et Hovedspørgsmaal, paa hvilken Maade vi hurtigst og billigst kunne bringe vore Produkter paa Markedet, og da det er et Spørgsmaal, som staar i direkte Forbindelse med Selskabet, er det jo klart, at det ogsaa er det Spørgsmaal, som vi have ønsket først og fremmest at bringe frem. Det er det største, det vigtigste Spørgsmaal, og det, som ogsaa Dampskibsselskabet nærmest vil kunne sætte som sin Opgave at hjælpe Landmanden med at løse. Naar jeg derfor skal indlede dette Spørgsmaal, gjør

jeg det ikke med Tanken rettet paa en enkelt Provins, men maa se hen til Landet som en samlet Helhed.

Opgaven maa da for det danske Landbrug blive den, at søge hen til det Marked, som jo er vort største, vort vigtigste, saa at sige vort eneste, nemlig England. Paa hvilken Maade skulle vi da hurtigst, bedst og billigst komme derhen? Spørgsmaalet er, hvorledes Danmark med den geografiske Beliggenhed, som det nu en Gang er underkastet, bedst vil kunne ordne dette Forhold. Det er da klart, at vi helst maa søge at faa et Par enkelte Hovedaarer, hvorigjennem vi kunne blive af med vore Produkter, og at disse Hovedaarer maa sættes i hurtigst og billigst Forbindelse med det engelske Marked, om det end tildels vil være vanskeligt at gennemføre her i Danmark paa Grund af Øernes forskellige Beliggenhed. Jeg kan ikke sige Andet, end at for mig stiller det sig saaledes, at vi maa have to Hovedaarer, og jeg erkjender da, at Esbjerg maa være den første af disse, den egentlige Pulsaare for hele Danmark. Naar vi ganske idealistisk skulde stille det Maal op, som vi burde søge at naa, var det jo vel egentlig det, at Alt skulde gaa fra Esbjerg og Alt gaa til Esbjerg. Det er det Sted, der ligger nærmest ved det engelske Marked, det er den hurtigste Rute, vi kunne faa, og derhen imod skulle vi søge og stræbe. For hele den sydlige Del af Jylland vilde det jo ikke være vanskeligt, for Fyens og de nærmest liggende Øers Vedkommende vilde det heller ikke være vanskeligt, og selv for Sjællands og Lolland-Falsters Vedkommende vilde der kunne tænkes en saadan Ordning, at denne Vei blev hensigtsmæssig ogsaa for dem. Dette var den ene Del af Landet, som jeg saaledes har ment nærmest at kunne samle under Et. — Den anden Del vil saa være den nordlige Del af Jylland. For denne Dels Vedkommende kunde man jo sige, at vi nu desværre ikke have noget saadant Punkt, vi kunne gaa ud fra. Dersom det kunde naaes, vilde det jo ogsaa være heldigt at have en anden mindre Aare der, saaledes at Alt kunde blive draget hen til en Havn paa Vestkysten af Nordjylland. Man vilde derved undgaa den høist uheldige og i mange Tilfælde dyre og farlige Reise omkring Skagen, denne store Omvei. — Man maatte absolut, forekommer det mig, kunne komme hurtigere fra den sydlige Del af Landet til England over Esbjerg end ved den noget over halvtredsindstyve Timer lange Dampskibsseilads nord om Skagen, men det er jo klart, at man ogsaa maatte have andre Faktorer med til at lette denne Trafik, idet Statsbanevæsenet burde byde ganske andre Fordele end nu. Saa længe nemlig Forholdet er som det nu er, vil det være meget vanskeligt at faa denne Plan, denne Tanke gennemført. Fragten burde være saaledes, at man over Esbjerg til England kunde sende Varer mod samme Betaling som nu fra de forskellige østlige Havne. Naar jeg før nævnede Sjælland og Øerne, kan det ikke nægtes, at de to nye Færger for en meget stor Del vilde kunne bidrage til Realisationen af det opstillede Maal, og naar vi da tænkte os det ordnet for Fremtiden paa den af mig nævnte Maade — og det forekommer mig at være denne Ordning, som vi i Dag burde have rettet Tanken paa, om vi end maaske ikke kunne naa den i dens Helhed — da vilde der her ligge en Opgave for det forenede Dampskibsselskab, idet det søgte at imødekomme Landmændenes Ønsker om at se koncentreret en hel Del Arbeidskraft paa Esbjerg, om at se denne Rute arbeidet op, saa at der kunde komme en meget hyppig, en daglig Forbindelse med England over Esbjerg. At det naturligvis ikke lader sig realisere strax, er jo klart, og det er jo ogsaa muligt, at Øerne maatte kunne ønske en direkte Forbindelse med England, hvilken Rute da muligen vilde blive den anden Hovedaare for Udførslen. Det forekommer mig at maatte være en Hovedopgave for os, naar vi skulle føre en Diskussion om dette Punkt i sin Helhed, da at tænke os og søge at finde de enkelte Hovedaarer, hvorigjennem vi hurtigst og billigst kunne

forsende vore Landprodukter. Der vil jo saa fremkomme de forskjellige Spørgsmaal med Hensyn til Ruterne for Udførslen af Kvæg, Smør og Flæsk, men det forekommer mig heldigst at jeg foreløbig indskrænker mig til disse Udtalelser, indskrænker mig til at udtale en Tanke, hvis Realisation forekommer mig vilde være til Fremme for det danske Agerbrug i dets Helhed.

Hans Broge (Aarhus) troede ikke, at man kunde gaa saa vidt i sine Fordringer som Grev Danneskjold-Samsø; man burde tvertimod se at blive staaende ved saadanne Forlangender, som det vilde være langt lettere for det forenede Dampskibsselskab at opfylde. For Øieblikket vilde der næppe kunne fordres en hyppigere Dampskibsforbindelse over Esbjerg end een Gang ugentlig; men han troede da heller ikke, at det vilde komme nogen Afskiber i Landet tilgode, om man fik en hyppigere Forbindelse. Derimod vilde det være overordentlig heldigt for Jylland, om det forenede Dampskibsselskab, foruden de Forbindelser, man allerede havde med Udlandet, kunde etablere om ikke en ugentlig Forbindelse, saa dog foreløbig en Forbindelse hver fjortende Dag over Aarhus—Frederikshavn til London. En saadan Forbindelse vilde komme Agerbruget i mangfoldige Retninger tilgode baade med Hensyn til Udførslen og med Hensyn til hvad det fordrede indført. En anden Forbindelse vilde ogsaa i væsenlig Grad kunne komme Agerbruget tilgode, nemlig en Dampskibsforbindelse hver fjortende Dag over Aarhus med Hull. For mangfoldige Artiklers Vedkommende var det nu forbundet med stort Besvær fra London og med saa mange Omkostninger at føre dem over Esbjerg til London og over Harwich hertil, at en Forbindelse direkte paa London fra en Plads som Aarhus i saare mange Retninger vilde tilfredsstille Afskiberne. Foruden Kreaturer, som mangfoldige Afskibere sikkert vilde være lige saa tilbøielige om ikke langt tilbøieligere til at sende direkte fra Aarhus til London, særlig om Foraaret og Efteraaret, var der tillige andre Artikler som Flæsk og Smør, og i det Hele alle vore kostbare Produkter, om hvilke det maatte siges, at den direkte Udførsel af dem fra Aarhus til London vilde bringe Agerbruget overordentlig store Fordele.

Tietgen: Maa jeg blot tillade mig at gjøre Hr. Broge opmærksom paa, at Kreaturer ikke direkte kunne indføres til London. Jeg turde maaske iøvrigt svare med et andet Spørgsmaal: Hvorfor har Deres eget Dampskibsselskab — for De har jo et — ophørt med at seile paa denne Rute?

Broge: Jeg tror nok, at vort eget Dampskibsselskab selv godt indser Fordelen ved en direkte Dampskibsforbindelse paa London, men det har ikke Dristighed til at gjenoptage Ruten, da man er bange for, at man saa mere er udsat for Konkurrence fra det forenede Dampskibsselskab.

Tietgen: Vi gaa derefter over til Spørgsmaalet om Ruterne særlig for Kvæggets Vedkommende, og jeg skal i saa Henseende paany give Ordet til Grev Danneskjold-Samsø.

Danneskjold-Samsø: Forinden jeg gaar over til at omtale Kvægexporten, for saa vidt den staar i Forbindelse med Spørgsmaalet om Ruterne, maa det være mig tilladt overfor Hr. Broge at gjøre opmærksom paa, at de Ønsker, jeg fremkom med under mine Bemærkninger vedrørende Ruterne i deres Almindelighed, selvfølgelig ikke var noget, jeg tænkte, man skulde begynde paa at udføre den Dag imorgen; jeg tænkte mig ud i Tiden og angav da den Retning, i hvilken jeg mente, vi burde have Tanken henvendt. — Hvad nu angaar Spørgsmaalet om Ruterne for Kvæggets Vedkommende, er det jo klart, at vort Kvæg stiller andre Fordringer til

Transporten end de døde Varer. Med Hensyn til Kvæget er det jo af overordentlig stor Vigtighed, at det transporteres paa en saa lempelig Maade som muligt, og det er jo Noget, som ogsaa vil komme frem senere, naar vi komme til Assurancespørgsmaalet. Der er jo netop den Omstændighed tilstede med Hensyn til Kvæget, at for hvert Døgn det staar ombord desmere lider det; i det første Døgn kan det maaske befinde sig nogenlunde vel, i det andet lider det og i det tredje lider det meget mere end i begge de to første Døgn tilsammen. Kvæget har det meget bedre paa Jernbanen, naar det bliver ordentlig behandlet i Vaggonerne, end paa Dampskibet; dette gjælder ikke alene for Hornkvægets Vedkommende, men ogsaa for Svinenes. For Hornkvægets Vedkommende vilde det ikke have ringe Betydning, om man med den samme Udgift — det maa vi fastholde — altid kunde faa det sendt over Esbjerg; jeg tror, at det vilde komme i en smukkere Forfatning over til England, naar det, navnlig om Efteraaret, kunde slippe for den lange Dampskibsreise nord om Skagen. At det for Nordjyllands Vedkommende ikke kan undgaa denne Tur, er ganske vist, men jeg kan ikke sige Andet, end at naar man bor paa Øerne, staar man sig ved at lade det gaa over Esbjerg og nøies med en 30 Timers Tur over Søen, i Stedet for at det nu fra Kjøbenhavn til Newcastle maa staa 60—70 Timer ombord. Jeg for mit Vedkommende vilde i alt Fald foretrække — og jeg tror, at ikke saa faa Andre ogsaa ville det — at lade Kreaturerne saa vidt muligt gaa over Esbjerg, saa at man slap med den 30 Timers Søtur. Det vilde jo være en decideret Fordel, og naar man arbejder hen i den Retning, tror jeg ogsaa, at der efterhaanden vil kunne vindes en stærk Tilslutning dertil for Øernes og den sydlige Del af Jyllands Vedkommende. Jeg tror derfor, at det forenede Dampskibsselskab vilde gjøre et stort Gode imod Landbruget, om det vilde søge at „arbejde denne Rute op“, som man siger. Idet jeg stiller denne Fordring, skal jeg her i Parenthes indskyde en lille Bemærkning i Anledning af Etatsraad Tietgens Spørgsmaal til Hr. Broge, om hvorfor Aarhus ikke selv med sit eget Dampskib har direkte Fart paa London. Jeg skal da sige, at de Herrer i det forenede Dampskibsselskabs Bestyrelse maa være forberedte paa, at vi stille ganske andre Fordringer til Dem end til et privat Selskab. Det er klart, at naar man staar saaledes som det forenede Dampskibsselskab med den overordentlig store Flaade, som det er i Besiddelse af, og med det smukke Formaal for Øie at søge at samle alt saa vidt muligt paa sine Hænder, for derved at gavne hele Landet, saa ere vi Andre ogsaa berettigede til at komme med ganske andre Fordringer til Dem i Retning af at oparbejde nye Ruter, end vi paa nogen Maade tør komme frem med overfor et Dampskibsselskab, der kun omfatter en lokal Egn, en enkelt By, og som derfor arbejder under ganske andre indskrænkede Forhold. Et saadant Selskab kan sige: Vi have nu kun een Rute og tør ikke udsætte os for at lide Tab ved at begynde paa en ny; men det forenede Dampskibsselskab kan meget godt seile paa en Rute med Tab, naar det baader det Hele og det Store. De Herrer maa altsaa være forberedte paa, at vi tage Munden fuld, og jeg haaber ogsaa, at De ville optage det som en Anerkjendelse af den smukke Position, Deres Selskab indtager.

Ingwersen (Hegnet) maatte efter sin Erfaring paa det Bestemteste modsige hvad der var blevet sagt om, at Kvæget ikke led saa meget paa Jernbanen som paa Søen. Taleren vilde foretrække at lade sit Kvæg seile 10 Timer, fremfor at lade det kjøre i to Timer paa Jernbanen. Taleren var stor Producent, og efter hans Erfaring havde London hidtil viist sig at være det Marked, hvor man fik de bedste Priser. Han ønskede derfor gjerne at sende sit Kvæg dertil, og han var da henvist til at lade det gaa over Esbjerg; men paa Grund af de overordentlig høie Fragter paa Statsbanerne og de frygtelige Beskadigelser, som Kvæget ofte led under Kørslen, havde han ikke turdet vove at gjøre det, og han var vis paa, at ogsaa mange Andre heller ikke

turde sende Kvæget ad den Vej, Han var altsaa henvist til at sende det til Newcastle. Hvis derfor det forenede Dampskibsselskab, saaledes som Hr. Broge havde ønsket det, vilde sætte et tidssvarende godt Skib i Gang paa en Rute Aarhus — Aalborg — og maaske Frederikshavn — London vilde dette sikkert have en Fremtid for sig, forudsat naturligvis at Selskabet, som udtalt af Etatsraad Tietgen, vilde gaa frem paa en moderat og velvillig Maade, altsaa sætte Priserne saaledes, at Folk kunde staa sig ved at benytte Ruten. Der var ogsaa en anden Ting, som forhindrede Mange i at sende deres Kreaturer over Esbjerg. Eftersyn af Dyrene var jo ganske vist en udmærket Ting, og det var naturligvis nødvendigt at have et saa skarpt Tilsyn som muligt, da det jo vilde være skrækkeligt for Alle, om der skulde komme et sygt Dyr med ombord; men Forholdet var imidlertid det, at Mange, naar man spurgte dem om, hvorfor de ikke sendte deres Kreaturer over Esbjerg, svarede, at det turde de ikke for Eftersynets Skyld. Taleren mente nu, at der dog burde være absolut ensartede Bestemmelser, hvorefter Dyr lægerne gik frem. Det var foreskrevet, at naar man sendte Kreaturer over Esbjerg, skulde de synes der, men man vilde dog vel ikke frakjende Dyr lægerne i de andre Byer Kjendskab til at syne Dyrene og mene, at kun een Dyr læge, nemlig Dyr lægen i Esbjerg, skulde anses som autoriseret for hele Landet. Esbjerggruten var vistnok den ønskeligste for Alle, da man jo ad den var ganske anderledes sikkert imod eventuelle Stormforhold, og man havde jo ogsaa i denne Vinter hørt, at et Skib fra Østkysten havde været ude i indtil 7 Døgn. Ganske vist havde Skibet gjort sine Sager udmærket — et yderligere Bevis paa, at den danske Sømand med Rette har bevaret sit Ry og at han forstaar at være omhyggelig for Kvæget. Hvis man her havde havt at gøre med et engelsk Skib, saa maatte man vel kunnet sige: Gud naade os Allesammen! thi en Trediedel af Kvæget vilde da vistnok være gaaet tabt. Taleren havde selv tidligere havt meget at gøre med engelske Dampskibe, navnlig ved Udførslen fra Tønningen, der jo er en meget betydelig Udførselshavn. Han havde selv været med paa et saadant Skib, og han kunde sige, at hvis vi paa vore Skibe fik vort Kvæg behandlet saaledes som der, vilde det ligefrem blive forbudt ved Lov at sende Kvæg pr. Skib. Naar Statsbanerne nu vilde nedsætte Fragterne og gjøre Transporten saa omhyggelig for Kvæget, at man med Tryghed kunde sende det til Esbjerg, vilde sikkert Alle gjerne gjøre det, i Særdeleshed under vinterlige Forhold og Efteraarstorme. Man havde jo endogsaa fra den sidste Tid havt Exempel paa, at Skibet paa en enkelt jysk Rute ikke kunde gaa ud paa Grund af Lavvande, saa at Kreaturerne maatte ligge to Døgn ombord før de kom afsted, hvilket dog ikke let kunde ske fra Esbjerg. Taleren kunde ganske samstemme med Broge i hans Henstilling til Selskabet om at tage under Overveielse, ogsaa at sætte et Dampskib i Gang paa London. I Begyndelsen vilde der maaske nok komme et mindre Antal Kreaturer med, men som Broge havde bemærket, var der jo nu en saa stor Udførsel af Flæsk og Smør, at vistnok Mange gjerne vilde have disse Produkter sendte direkte, saa at det vistnok i intet Tilfælde vilde skorte paa Fragt. Det kunde vel nok indrettes saaledes, at Skibet landsatte Kvæget i en Havn i Nærheden af London, f. Ex. Thameshaven, eftersom Kvæget jo ikke direkte turde føres ind i Byen.

Tietgen mente, at Kvæget vilde lide meget mere paa Jernbanen fra Thameshaven til London end paa hele Søveien.

Ingwersen kunde dog ikke samstemme heri; han havde selv været med paa disse Ture og kunde ikke tro, at Kvæget virkelig led saa meget. Han var overbevist om, at Direktionen for Thameshaven Kompagniet vilde vise sig meget imødekommende, men han vidste for Resten ikke, hvorledes det forenede Dampskibsselskabs Forhold var til dette Kompagni, det var maaske ikke saa godt. (Tietgen: Tværtimod, det er vore allerbedste Venner). Saa meget desto bedre. Naar altsaa Expor-

ørerne vare tilfredse med at Kreaturerne bleve sendte fra Thameshaven til London, vilde det forenede Dampskibsselskab forhaabentlig heller ikke have Noget imod at det skete. De Mænd, som paasaa Exportørernes Interesser derovre, vilde nok sørge for, at Dyrene bleve godt behandlede. Det kunde ligeledes være ønskeligt, om Skibet gik ind til Aalborg og Frederikshavn, saa at ogsaa det nordlige Jylland kunde blive delagtigt i de mulige Fordele ved Ruten. Med Hensyn til den sydlige Del af Jylland var man jo der henvist til nødvendigvis at lade Kreaturerne gaa med Jernbanen, og at man da foretrak Esbjerg var fuldkommen rigtigt; det vilde man altid gjøre, naar man boede syd for Horsens. Om man i det Hele kom til at kjøre paa Jernbanen 3—4—5 Timer gjorde ikke saa meget, naar man blot ikke blev behandlet, saaledes som nu. Man transporterede Kvæget til Lunderskov og — lod det saa skøtte sig selv der i en halv Snes Timer. Hvis Taleren ikke havde sendt sine egne Folk med, vilde hans Kvæg være kommet i en meget daarlig Tilstand til Markedet.

Tietgen: Jeg tror, det er lige saa rigtigt at imødegaa, hvad der strax kan imødegaaes, og besvare, hvad der strax kan svares paa. Jeg skal da udtale paa Dampskibsselskabets Vegne, at Selskabet netop intet ivrigere Ønske har, end at kunne udvikle de store Hovedaarer, som Præsidenten omtalte. Hvis der virkelig skulde være Stof nok til en direkte Kreaturfart fra Jylland paa London, hvad enten det nu blev over Harwich eller over Thameshaven vil det ikke vare længe, inden Selskabet sætter et Skib i Gang. I den Retning beder jeg de Herrer om, ingenlunde at være tilbageholdne med at stille Fordringer. Er der blot Materiale nok til at seile med, kan Dampskibsselskabet for Øieblikket præstere Skibe nok til en saadan Rute. Jeg skal dog gjøre opmærksom paa, at Forholdene i Thameshaven ere langt fra saa gode som i Harwich med Hensyn til Landsætningen af Kreaturer. Veilængden pr. Jernbane er ikke meget mindre fra Thameshaven end fra Harwich, og der er ganske anderledes gode Indretninger i Harwich. Det var ogsaa en af Grundene til, at vi i sin Tid flyttede hele Trafiken til Harwich. — Jeg tror ikke, at Hr. Broge har Ret i, at Jylland vil være tilfreds med en Rute København—Aarhus—London hver fjortende Dag; jeg tror at det altid for Kreaturtransportens Vedkommende er nødvendigt, at Ruterne ere ugentlige; men saa længe Materialet ikke er større end det er for Øieblikket, og i alt Fald saa længe det er saa usikkert, tror jeg ikke, det er rigtigt at lade mere end et Skib gaa paa den Rute. Skulde Frederikshavn tages med, vilde der i alt Fald behøves et større Skib. Naar der blot viser sig at være nogenlunde tilstrækkeligt Materiale af Kreaturer og Gods at seile med, ønsker Selskabet dog Intet hellere end at sætte en Rute i Gang. — Hvad angaar Transporten til Esbjerg og de Høfligheder, man har sagt Statsbanerne i den Anledning, tror jeg ikke, at det er rigtigt at give noget Svar i saa Henseende. Jeg hører nemlig, at Landhusholdningsselskabet selv har Spørgsmaalet om Jernbanefragterne under Overveielse og i den Henseende vil indgaa til Regjeringen med Forestillinger. Jeg vil anbefale, at man ved samme Leilighed ikke glemmer Udgifterne i Esbjerg — om end disse ganske vist betales af det forenede Dampskibsselskab. Det koster saaledes 810 Kr. hver Gang „Koldinghus“ kommer i Havn, og det uagtet vi slet ikke komme ind i Havnen, men maa ligge udenfor. 810 Kr. for hver Reise er noget meget Betydeligt, og kunde der gjøres Noget for at hjælpe derpaa, vilde ogsaa Dampskibsselskabet blive sat i Stand til at indrømme yderligere Lempelser med Hensyn til Fragten. Det forenede Dampskibsselskab har forøvrigt nedsat og forandret sine Taxter samtidig med Statsbanernes, — der skete saaledes en Reduktion af 3 sh. ved den sidste Revision, der fandt Sted — men det forekommer mig, at der er al mulig Anledning til, at Es-

bjergs Havneafgifter blive reducerede saaledes, at de ikke tynge altfor meget paa Selskabet og umuliggjøre Nedsættelser. Jeg skal indskrænke mig hertil foreløbig.

Broge glædede sig over, at det var kommet frem her fra en Ikke-Aarhusianer, at Kreaturerne lide fuldt saa meget paa Jernbanen som paa en længere Søtransport (Modsigelse). Saaledes havde Taleren forstaaet Proprietær Ingwersen. Han havde iøvrigt hørt det stadfæste af mange større Avlsbrugere, at de vilde være langt tilbøieligere til at sende deres Kreaturer direkte fra Aarhus end lade dem gaa med Jernbane til Esbjerg og derfra til London; han havde hørt, at man gjorde Regning paa et fuldt saa godt Resultat, naar Kreaturerne under almindelige Omstændigheder gik den Vei, end naar de vare gaaede over Esbjerg. Ingwersen havde fremdraget, hvor risikabelt Dyrlæggeeftersynet var i Esbjerg, men det var muligvis ogsaa en Følge af, at Kreaturerne paa Jernbanen led en hel Del, saa at Eftersynet der maatte afvise Kreaturer, som ellers kunde være udførte fra andre Havne. Altsaa ogsaa i den Retning kunde Udførslen lettes betydelig, thi man kunde være overbevist om, at naar Kreaturer bleve viste tilbage i Esbjerg, vare Eierne overordentlig uheldigt stillede, ja mangfoldige saa uheldigt, at de ikke fik ret meget for dem. Han var glad ved Etatsraad Tietgens Udtalelse, at en ugentlig Dampskibsforbindelse i langt høiere Grad end en Forbindelse hver 14de Dag vilde være tjenlig for Jylland. Det kunde han fuldstændig samstemme i, men han havde været bange for at forlange for meget. Naar det forenede Dampskibsselskab vilde tage den Bestemmelse, at Ruten kom til at omfatte Kjøbenhavn—Aarhus—Frederikshavn, vilde det sikkert ikke vare ret mange Aar, før det blev en af det forenede Dampskibsselskabs bedste Ruter.

J. C. la Cour (Sekretær ved Landhusholdnings-Selskabet) kunde kun ønske Øskysten af Jylland til Lykke i Anledning af det delvise Tilsagn, det havde faaet om en Rute til London, men det vilde dog gjøre ham meget ondt, om et saadant Tilsagn skulde trykke paa den Rute, som først havde været paa Tale i Dag, nemlig Esbjergruten. Han kunde ikke se Andet end, at dette var og maatte blive Fremtidens Hovedrute. De Misligheder, man havde paaapeget, kunde sikkert meget let lade sig ændre, naar Villighed dertil var tilstede. Den Behandling, som Kvæget fik paa Banerne i Jylland, var netop et af de Punkter, med Hensyn til hvilke man strax vilde andrage om, at der maatte ske Ændringer, og saasnart Vognene bleve forsynede med Maatter eller lignende, som kunde beskjærme Dyrene, og alle Ramperne bleve faste i Stedet for løse, vilde han unægtelig have Vanskelighed ved at tro, at det Kvæg, som gik over Esbjerg til England skulde komme i en mindre god Tilstand derover end det, som gik nord om Skagen, særlig om Vinteren. Et andet Tryk, der hvilede paa Esbjergruten, adresserede Etatsraad Tietgen jo til Havnen, nemlig de høie Afgifter af det store Skib „Koldinghus“. Maaske blive de hævede, men i hvert Fald kunde de væsentlig dækkes ved at skaffe større Trafik fra Øerne over Esbjerg. Hidtil havde Lysten dertil kun været meget ringe, skjøndt, som bekjendt, Fragten fra Kjøbenhavn til Esbjerg var blevet betydeligt nedsat. Det var jo imidlertid saa uheldigt, at det kun var fra Kjøbenhavn, at disse billigere gennemgaaende Fragter gjaldt, saa at man ude i Landet først skulde have Kvæget ind til Kjøbenhavn for at profitere deraf; men det var dog af de Ting, som det kunde forventes, at Jernbanebestyrelsen, naar det paapegedes, vilde ændre. At der saa efterhaanden i stormfulde Efteraarsdage og om Vinteren, navnlig efter at man nu havde faaet Dampfærgerne, vilde komme en ikke ringe Trafik i Gang fra Øerne over Esbjerg, ansaa han for givet. Han glædede sig, som sagt, over den Udsigt, der var givet Øst-Jylland, naar dette blot ikke paa nogen Maade kom til at afficere Esbjergruten.

Broge vilde henlede Opmærksomheden paa, at den omtalte direkte Dampskibsforbindelse

paa London vistnok ogsaa vilde komme Øerne i overordentlig høi Grad tilgode. Ganske vist var Kvæget paa Sjælland ikke nu overalt af den Art, at det egnede sig for Londonmarkedet, men efter hvad man hørte, lagdes der nu mere og mere an paa at indrette Kvæget efter dette Marked. Kvægafskiberne vilde altsaa sikkert benytte en saadan Rute, ligesom naturligvis Salterierne og Smørafskiberne i høi Grad vilde være taknemmelige for den.

Tietgen bemærkede til la Cour, at man vistnok ikke behøvede at nære Frygt for Esbjerg, fordi man udviklede Farten mere fra Østkysten og Øerne. Dampskibsfarten havde jo to Sider: den ene Side af den beskæftigede sig med at bringe Varerne herfra til Udlandet og den anden Side med at bringe grove Varer fra England og her til. Hvor Taleren var om en konstant Dampskibsforbindelse, maatte man altid se paa begge disse Sider, men der var saa heller ikke mindste Fare for, at Esbjergruten skulde blive afkortet, fordi man satte et Skib i Gang fra Østkysten. Selskabet havde heldigvis Skibe nok til at optage Ruten, og naar der blot kom tilstrækkeligt af Kreaturer og Gods, skulde der ogsaa nok komme Skibe for at tage dem. Der kunde naturligvis komme Variationer som for en 2—3 Uger siden. En Reservedamper havde saaledes ligget derovre og ventet paa, at der skulde komme flere Kreaturer til Esbjerg, men der kom ingen, og der var den Gang heller ikke fuld Last til „Koldinghus“; men saa kom der næste Gang 100 Stykker flere end „Koldinghus“ kunde tage med.

Juel-Brockdorff takkede Grev Danneskjold, fordi han saa varmt havde anbefalet Esbjergruten; han troede ogsaa nok at turde sige, at de allerfleste af de Kreaturer, som expederes fra Fyen, vilde komme til at gaa den Vej. Exportører, med hvem Taleren havde talt, ansaa det for det Ønskeligste, om der kunde arbeides hen til, at Forbindelsen ad den Vej blev saa hyppig som mulig; men naturligvis gik man saa ogsaa ud fra, at der fra Jernbanens Side skete Lettelser og Lempelser, saa at Kreaturerne reiste mere bekvemt og ikke kom i en saa daarlig og gnavet Tilstand til Esbjerg som nu.

Broge: Den sidste Taler havde udtalt, hvad der ogsaa var kommet frem fra anden Side, at en hyppigere Forbindelse med England over Esbjerg vilde være ønskelig. Det vilde dog være af Vigtighed her at erfare, om virkelig Kreaturafskiberne ønskede Forbindelsen med London hyppigere end een Gang om Ugen. Taleren havde forstaaet det saaledes, som om de kun ønskede en ugentlig Forbindelse og ikke havde nogen Interesse af en hyppigere.

Ingwersen kunde svare Broge med den Bemærkning, at der for Kreaturtransportens Vedkommende selvfølgelig kun var Tale om at afskibe paa bestemte Dage, nemlig til de forskjellige Markeder. Om Onsdagen afgaar nu Skibet til Harwich, om Torsdagen til Newcastle, og saa var der jo fremdeles Tale om at oprette en Dampskibsforbindelse paa Leith.

Broge fandt ikke, at Ingwersens Bemærkning indeholdt Svar paa hans Spørgsmaal, som var dette, om Kreaturafsenderne fra Jylland ønskede en hyppigere Forbindelse paa London over Esbjerg end een Gang om Ugen.

Ingwersen: Nej, vi ønske kun en ugentlig Forbindelse.

Tietgen vilde blot oplyse, at en større Kreaturafsender, der ikke var tilstede i Dag, men med hvem han havde konfereret Dagen iforveien, havde udtalt paa det Bestemteste, at han ikke troede, der var nogen Nødvendighed for en hyppigere Forbindelse end en Gang ugentlig til London. Ganske vist var der to Gange om Ugen Marked i London, men man betragtede det andet Marked — det om Torsdagen — kun som et Marked for hvad der ikke var blevet solgt om Mandagen.

Det næste Punkt paa Dagsordenen var: Spørgsmaalet om Ruterne for saa vidt angik Smørexporten.

Segelcke: For Smørrets Vedkommende er det navnlig vigtigt, at det kan komme hyppigt frem; Smør er en Vare, der ikke taaler at opbevares. Vel have vi ikke været forvante isaa Henseende. I gamle Dage maatte Smørret saaledes staa et halvt Aar, inden det kom frem og blev brugt, men efterhaanden er Tiden blevet afkortet, og nu ere vi komne saa vidt, at vort Smør bliver spist i England 14 Dage á 3 Uger gammelt. Vi ere dog i saa Henseende endnu langt bag efter alle vore Konkurrenter, og navnlig ere vi langt bag efter Holland, Frankrig og Belgien, med hvem vi nærmest konkurrere. De kunne alle skaffe Smørret frem langt tidligere, skaffe det spist inden en Uge, altsaa inden vort Smør endnu er naaet over til England. Det er væsenlig en Følge af, at vi savne en hyppig Forbindelse med England, at vort Smør bliver for gammelt. Hidtil have vi paa Grund af de Fremskridt, som ere skete i Meierivæsenet, kunnet udholde denne Konkurrence, men efterhaanden ville vi, hvis vi ikke kunne skaffe vort Smør hurtigere frem, komme i stor Forlegenhed. Desuden er det af Vigtighed at faa en hyppigere Forbindelse, for at vi kunne optage Konkurrencen med Holland og Frankrig med Hensyn til usaltet Smør; men dette ere vi helt afskaarne fra at kunne levere for Øieblikket med en Forbindelse een Gang om Ugen, og det betragter jeg som meget beklageligt, da vi i høj Grad maa ønske at kunne komme til at levere usaltet Smør. En anden Grund, hvorfor vi maa ønske en hyppig og hurtig Forbindelse, er Hensynet til at vort Smør kan komme frem i rette Tid for Markederne og ikke bag efter disse. I Øieblikket ere Ruterne indrettede saaledes, at Smørret her fra Kjøbenhavn naar frem til Manchester og Newcastle i rette Tid, men det kommer aldrig til Londonmarkedet i rette Tid, da det maa gjøre Rejsen fra Kjøbenhavn til London over Newcastle, hvilket er en meget lang Omvej; det bruger alt for lang Tid til Reisen, det kommer først til London om Tirsdagen, naar Markedet har været om Mandagen, og til Torsdagsmarkedet i London have vi slet ikke Leilighed til at sende Smør her fra Kjøbenhavn. Ad Eshjergruten, som ogsaa jeg tilføjer en særlig Betydning, har man kun Lejlighed til at sende Smør een Gang om Ugen, og Smørret bruger til den Tur meget længere Tid end det behøver, fordi Ruten er beregnet paa Kvæg, der maa komme saa lang Tid før Markedet, da det jo først skal synes. I al den Tid skal saa Smørret staa og vente, før det kan komme frem til Londonmarkedet, og det kan altsaa kun komme frem een Gang om Ugen. Det, jeg altsaa for Smørtrafikens Vedkommende især maa fremhæve, er Ønskeligheden af en hyppigere Forbindelse og en Forbindelse, der er ordnet efter Smørmarkederne og saaledes, at Forsendelsen ikke tager unødvendig Tid. Hvorledes det kan ordnes i det Enkelte, er det naturligvis ikke saa let at sige Noget om, da saadant som oftest vil kræve Forhandlinger imellem Jernbane og Dampskib; men jeg antager, at det, som ligger nærmest for, er, at man faar 2 Gange ugentlig Forbindelse mellem Kjøbenhavn og Newcastle eller en anden Havn i Nordengland, altsaa at der ved Siden af den Forbindelse, vi allerede have, kan blive Lejlighed til Mandag Aften at sende Smør herfra, som saa kan være i Manchester og andre Byer deromkring Fredag Morgen. For Esbjergs Vedkommende ønskes naturligvis den samme Leilighed til at sende Smør 2 Gange om Ugen og Lejlighed til at naa Markedet i London, uden at Smørret skal opholdes længe derved. Jeg kommer her til at fremsætte Ønsker, som jeg antager, at det forenede Dampskibsselskab vil have vanskeligt ved at gaa ind paa i Øieblikket, thi jeg antager ikke, at noget saadant strax vil betale sig; men da det jo er vor Opgave her at fremsætte de Ønsker, Landbruget maa nære, skønner jeg ikke rettere, end at Ønskerne for Esbjergs Vedkommende maa blive: Leilighed til to Gange om Ugen at sende Smør derfra

til Harwich eller en anden Plads og at Afgangen for Skibene bliver ordnet saaledes, at Smørret kan være i London Mandag og Torsdag Morgen. Desværre falde de Afgangstider, som jeg mener, man maatte ønske, ikke sammen med den nuværende Afgangstid fra Esbjerg, saaledes at Ønskerne i Virkeligheden komme til at gaa ud paa, at Esbjerg, i Stedet for een Gang om Ugen, bliver sat tre Gange ugentlig i Forbindelse med London. Naar der er Tale om en Forbindelse: Kjøbenhavn—Aarhus—Aalborg—Frederikshavn til London, saa deler jeg fuldstændig den Mening, at en saadan Rute vilde være ønskelig, men naar man mener, at den kunde være anvendelig for Smørret, tror jeg rigtignok, at vore Smørproducenter vilde blive meget uheldig stillede, hvis deres Smør skulde sendes ad en saa forfærdelig lang Rute til England. Det blev jo næsten 8 Dage gammelt, inden det kom frem.

Driftsinspektør J. Petersen vilde blot gjøre opmærksom paa, at det beroede paa en Feiltagelse, naar Professor Segelcke havde udtalt, at Smørret i Harwich maatte vente til Kvæget kunde komme op. Nei, det kommer op Fredag Aften sammen med en hel Del fersk Flæsk, som „Koldinghus“ har med, og som det er meget om at gjøre at faa paa Mandagsmarkedet i London, hvad ogsaa altid er sket, naar undtages høist 2 Gange.

Segelcke havde ikke sagt, at Smørret blev opholdt i Harwich, men han havde gjort opmærksom paa, at Afgangen fra Esbjerg af Hensyn til Kreaturerne sker paa en saa ubekvem Tid, at Smørret kommer til Harwich saa tidlig, at det maa staa og vente 2 Dage i London inden det kommer paa Markedet.

Broge glædede sig over, at Grev Danneskjold havde forbeholdt Deltagerne i Mødet Ret til frit at udtale de Ønsker, der laa dem paa Sinde; men det maatte dog ikke foranledige, at man fremkom med Ønsker, som man forud kunde anse det for givet, at det forenede Dampskibsselskab ikke kunde opfylde. Et saadant Ønske forekom det ham, at Professor Segelcke havde udtalt for Smørrets Vedkommende. Han var ikke enig med Segelcke i, at det var nødvendigt at udvide Ruterne til Forsendelse af Smør. Saa længe Professor Segelcke ikke kunde gennemføre, at Producenterne fabrikerede usaltet Smør, som skal spises i England Anden- eller Trediedagen efter at det er lavet, behøvede man ikke nogen hyppigere Forbindelse af Hensyn til Smørret end een Gang om Ugen. Han var ogsaa overbevist om, at man ikke kunde faa Producenterne til at levere deres Smør hyppigere end een Gang om Ugen. Uagtet det jo vistnok ikke kunde tilfredsstille Professor Segelcke, vilde det dog sikkert tilfredsstille en overordentlig stor Del af Afskiberne, dersom Dampskibsforbindelsen paa London kunde blive etableret saaledes, at de en Gang ugentlig kunde sende deres Smør direkte ombord i Skib til London; navnlig vilde dette være heldig for Jyllands Vedkommende. Naar Professor Segelcke havde sagt, at det vilde blive en langvarig Smørtransport ad denne Rute, vilde han dertil bemærke, at om der til Transporten medgik en eller to Dage mere havde ikke det fjærneste at betyde, saalænge Hovedproduktionen er saltet Smør.

Tietgen: I Anledning af Professor Segelckes Bemærkning om, at det vilde blive en meget lang Reise for Smørret at skulle tage Ruten Kjøbenhavn—Aarhus—Frederikshavn—Harwich vil jeg oplyse, at Skibet rimeligvis vilde komme til at afgaa herfra Tirsdag Aften; det vilde saa være i Aarhus Onsdag Morgen, i Frederikshavn Onsdag Aften, og naar det saa gik fra Frederikshavn Torsdag Morgen vilde det altsaa kun bruge til Reisen en Dag mere end Newcastle Skibet.

Danneskjold-Samsø maatte ogsaa anse det for det Rigtigste, at Smørret blev udført saa hurtigt og hyppigt som muligt. Han kunde ikke forstaa Broges Ræsonnement; det var jo

dog klart, at jo friskere Smørret var, desto bedre. Han kunde som et lille Exempel, han selv havde oplevet, anføre, at han en Gang, da han havde sendt sin Smørhandler nogle Dritler Smør, modtog det Svar fra ham, at de sidste Numre vare bedre end de første, hvilket meget muligt laa i, at de vare et Par Dage yngre end de andre. Denne Mand holdt dog altsaa mere af friskt Smør end af ældre Smør, og det vilde vistnok ogsaa de Fleste være enige om at gøre.

Broge vilde dertil bemærke, at der kunde være Forhold tilstede, som gjorde, at det var af Vigtighed, at Smørret kom afsted jo før jo heller, navnlig naar det led af forskellige Mangler, som han ikke her vilde fremhæve; thi var der først en Skavank, udviklede denne sig mere og mere, jo længere Smørret stod. Han troede imidlertid ikke, at Grev Danneskjold, naar man havde samlet Smør i 8 Dage, vilde kunne bedømme, hvilket af de forskellige Numre der var bedst, naar det kom til London. Smør kunde overordentlig godt udholde at reise, selv om det skulde være 8 Dage, uden at lide det ringeste derved. Iøvrigt havde vi jo forskellige Veie, ad hvilke vi kunde sende Smørret til London, og vi havde jo ogsaa andre Pladser i England, hvor man kan sælge Smør, saa at man ikke hidtil havde været henvist til kun at afsende een Dag om Ugen; men han troede ikke, at man fik Producenterne til i Reglen at levere det mere end een Gang ugentlig. I London var der jo ogsaa kun Marked een Gang om Ugen for Smør, saa at man ikke havde nogen Glæde af at afsende den Vare hver Dag.

Danneskjold-Samsø havde glemt før at bemærke, at havde vi først Dampskibsforbindelsen, saa fik vi ogsaa nok det usaltede Smør; men det kunde ikke nytte at tale om usaltet Smør, førend man havde Forbindelsen. Man maatte først se, om man kunde blive af med en Vare, saa vilde man nok begynde at fabrikere den. — Til Broge vilde han sige, at han selv ganske vist ikke kunde smage, om Smør var 8 Dage eller 1 Dag gammelt, thi han kunde overhovedet aldeles ikke smage Smør; men det var heller ikke ham selv, men Smørgrosseren, der havde udtalt sig som anført. (Broge: Det var kun en enkelt Gang). Taleren havde heller ikke sagt, at det var mere end een Gang.

Esmann (Odense) bemærkede, at Fyn efter sin Beliggenhed var henvist til at benytte Esbjerg. Han sluttede sig iøvrigt ganske til Professor Segelckes Udtalelse om, at Afgangsdagen fra Esbjerg var lidt uheldig for Smørrets Vedkommende. Det var jo uheldigt, at Kreatur- og Smørtransporten ikke kunde falde sammen paa denne Rute, idet det jo vilde være af stor Betydning for Smørexporten over Esbjerg til Harwich, om der kunde gaa Dampskib om Fredagen fra Esbjerg dertil. Saa vilde Smørret kunne komme frem saa friskt som muligt, og det var dog af stor Betydning for det. Broge vilde vistnok ogsaa selv indrømme, at jo friskere Smørret kom frem, des bedre blev det bedømt paa det engelske Marked. Han vilde altsaa ønske, at Smørtrafiken maatte blive saa stor, at det forenede Dampskibsselskab kunde sætte et Skib i Gang extra om Fredagen, hvilket vilde have stor Betydning for Smørudførslen paa London.

Segelcke var i Grunden glad ved, at Broge nu var kommet til det Resultat, at vort Smør var saa holdbart, at det kunde taale at gjemmes saa længe det skulde være. Desværre var det dog vistnok kun i denne Forsamling, at Broge havde den Anskuelse; naar han kom hjem og skulde skrive Breve til Landmændene, vilde Tonen vist lyde en Del anderledes. Naar Broge havde yttret, at der kun var een Gang ugentlig Marked i London for Smør, var han fuldstændig fejl orienteret. Der kom Markedsberetning 2 Gange om Ugen. Ganske vist fik man her kun een Notering ugentlig, men det var fordi vi ikke kom derover mere end een Gang om Ugen. Der holdtes Marked 2 Gange ugentlig, og det var vor store Feil, at vi ikke vare der begge Gange. Han vilde derfor anse det for heldigt, om vi kunde faa to nye Afgangsdage

fra Esbjerg, men, som bemærket før, han kunde godt indse, at det var vanskeligt for det forenede Dampskibsselskab at gaa ind derpaa. I Begyndelsen vilde det maaske ogsaa være en meget ufordelagtig Historie, men han var overbevist om, at det senere vilde blive meget lønnende, idet en saadan Forbindelse vilde drage Flæsk og mange andre ferske Varer over til Hovedcentret for Forbruget i Nordeuropa, Varer, som nu ikke sendtes derover, fordi der kun er Forbindelse een Gang om Ugen, og det er for lidt for den Slags Varer.

Broge syntes dog, at det maatte ligge Alle paa Hjerte, ikke at stille nogen Fordring, som man forud kunde vide, at Selskabet ikke vilde gaa ind paa. Han var overbevist om, at naar Fyn først producerede saa meget Smør ugentlig, at det kunde betale sig for det forenede Dampskibsselskab, endogsaa blot nogenlunde, at sende et Dampskib med fynsk Smør over til London, vilde Selskabet gaa ind derpaa; men at stille Fordringer om hyppigere Afgange fra Esbjerg, alene for Smørrets Skyld, vilde han anse for i højeste Grad urimeligt.

Wedell-Wedellsborg mente, at man ogsaa vilde benytte Esbjerggruten for det sjællandske Smør, naar først Trafiken blev ordnet paa en tilfredsstillende Maade. Under det Tryk, Landmændene havde at kæmpe imod, maatte de føle, at det gjaldt om at faa denne Vare saa hurtig frem som mulig, for at man kunde følge med, og man maatte derfor vist ogsaa for Sjællands Vedkommende slutte sig til hvad Danneskjold og Segelcke havde udtalt. Det var iøvrigt ikke Forlangender, men kun Ønsker, man her udtalte.

Broge var i Modsætning til den sidste Taler overbevist om, at selv om man fik en daglig Dampskibsforbindelse med London over Esbjerg, vilde der ikke komme 100 Fustager sjællandsk Smør over Esbjerg, naar der ved Siden af denne Forbindelse kom en direkte Dampskibsforbindelse paa London fra Kjøbenhavn.

Plum (Kjøbenhavn) var ganske enig med Professor Segelcke i, at jo hyppigere Smørret kunde komme over til London, desto bedre og desto fordelagtigere blev Markedet. Han troede, at det ubetinget vilde være heldigt for det danske Agerbrug, om man kunde faa Smør over til begge de ugentlige Markeder der. Det var jo en Plads, der fra vor Side var meget forsømt. For Øjeblikket udførte den danske Produktion en overordentlig Mængde Smør til Nordengland, som var den egentlige Plads, der for Tiden forbrugte vort Smør; men vi producerede mere end den kunde forbruge, og det var Grunden til, at Priserne vare trykkede. Der afskibes nu ca. 6000 Fustager om Ugen, og deraf gik kun lidet til London, og det til en Pris, som var daarligere end til Nordengland. Han ansaa det for vigtigt, om London ogsaa kunde faa Smag for dansk Smør, og om man ogsaa der, ligesom i Manchester, hvor der dog ikke boede nær saa mange formuende Folk, kunde naa til at sige: Vi ville have dansk Smør hele Aaret igjennem. Derfor maatte han holde med Professor Segelcke i, at denne Fart specielt burde tages under Overveielse, saa at vort Smør kunde komme frem 2 Gange om Ugen. For de andre engelske Byers Vedkommende vilde Taleren kun sende Smør een Gang om Ugen; hans Kjøbere forlangte det til en bestemt Dag og vilde ikke se paa Smør, som kom efter den Dag. Det var naturligvis muligt, at en enkelt Detaillist vilde tage lidt ogsaa paa andre Dage, men afset herfra vilde Smørret komme til at staa over og blive mindre værdifuldt. Englænderne have det paa den Maade, at naar først Smørret har staaet nogle Dage, mene de strax, at det har tabt sig; men naar Smørret staar et Par Dage i en god kjøbenhavnsk Kjælder, som er indrettet dertil, taber det sig kun lidet. Derfor kunde Taleren ogsaa gaa den Mellemvej, kun at forlange en Londonrute to Gange om Ugen; men ganske vist burde vi gjøre alt, for at det danske Smør kunde faa London som Afsetningssted, hvad det nu næsten ikke har, saa at vi f. Ex. kunde sende 1000 Fustager mere bort om

Ugen dertil i Vintertiden. Vort Smør trængte ogsaa til at faa Indpas paa Londonmarkedet, da der ikke blev forbrugt nok deraf i Nordengland. Dette var Grunden til, at Prisen faldt saa betydeligt i disse Uger.

Broge bemærkede dertil, at ligesom Plums Kjøbere paa andre Pladser i England kun forlangte Smør een Gang om Ugen, saaledes forlangte hans Smørkjøber i London ogsaa bestemt kun Smør een Gang om Ugen, og det samme havde han hørt var Tilfældet med flere Andre. Det vilde, som alt sagt, næppe komme de kjøbenhavnske Afskibere tilgode, om der var en nok saa hyppig Dampskibsfart over Esbjerg.

Plum: London stillede sig lidt anderledes end de andre Stæder. Medens man andre Steder ganske vist kun forlangte Smør een Gang om Ugen, sagde Londonerne: Jo friskere des bedre. Taleren troede, at der kunde komme et regelmæssigt Forbrug af vort Smør i Gang blandt de finere Klasser i London, og saa vilde der ogsaa nok komme Folk, som havde Lyst til at levere usaltet Smør.

Tietgen vilde overfor de fremkomne Ønsker om en Udvidelse af Ruterne til England for Smørforsendelsen bemærke, at man dog vel nok kunde gaa ud fra, at Professor Segelecke ikke havde ment det alvorligt med eller haabet alvorligt paa at faa en daglig Forbindelse fra Esbjerg til England, men at han, selv om han kun fik Forbindelse hver anden Dag, dog vilde være overordentlig vel tilfreds. Om noget Saadant kunde bære sig, turde vel allerede være temmelig tvivlsomt. Det var jo ogsaa blevet udtalt, at hvis man kunde faa et Skib fra Esbjerg om Fredagen, vilde det være en Fordel, og hvis man kunde faa et Skib til Newcastle herfra om Mandagen vilde det allerede være en Fordel, saa at der altsaa blev to Gange Fart ugentlig fra Esbjerg til London og to Gange ugentlig over Newcastle. Man kunde dog naturligvis ikke organisere en saadan Rute, naar man ikke havde nogensomhelst rimelig Udsigt til ogsaa at faa noget at seile med, men kunde det ikke tænkes som noget, der kunde resultere af det Samarbejde, som var blevet inaugureret paa dette Møde, at der skete approximative Anmeldelser til Selskabet om, hvad der kunde ventes disse andre Dage, Anmeldelser, som da enten kunde indgives f. Ex. til Landhusholdningsselskabets Sekretær eller maaske til Professor Segelecke, som jo stod i Rapport til alle Landets Smørproducenter og Smørafsendere. Naar Selskabet blot kunde faa Udsigt til halv Last, vilde det meget godt kunne sende et Skib herfra om Mandagen over Newcastle og om Fredagen fra Esbjerg til Harwich. I Anledning af Plums Udtalelse, at der ikke gik saa meget dansk Smør til London, skulde Taleren, uden at være sagkyndig, henstille, om dette ikke kunde ligge i, at Frankrig laa saa meget nærmere, saa at det franske Smør trængte ind i de sydlige Dele af England, men derimod ikke kom op til de nordlige Provinser. Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvornaar man passende kunde begynde paa at lade et Skib afgaa om Mandagen til Newcastle og om Fredagen fra Esbjerg til Harwich, vilde han henstille, om man ikke f. Ex. kunde begynde i August eller September Maaned, som, hvis han ikke tog fejl, var den bekvemteste Tid for Smørexporten; men, som sagt, ganske i det Blaa at sende et Skib afsted naar man ikke havde noget at basere Farten paa, kunde man ikke, og det vilde dog vel ogsaa være af den Slags Forhaabninger, som Ingen af de Tilstedeværende vare komne med.

J. C. la Cour ansaa det ligesom Etatsraad Tietgen for overordentlig vigtigt, at Iværksættelsen af de her omhandlede Foranstaltninger fandt Sted netop i det Øieblik, da Vilkaarene vare gunstige, og Vilkaarene vare i det Hele taget gode paa det Tidspunkt, som Tietgen havde nævnt, nemlig August og September Maaneder. Paa den Tid kunde der nemlig rimeligvis paa en og anden Maade skaffes betydelig Fragt til England. Saaledes skulde han nævne, at man havde

sendt Kartofler fra Østkysten af Jylland over til England, og at man selv under de daarligste Forhold havde faaet betydeligt bedre Nettoudbytte af Kartoflerne fra London end man kunde have faaet fra Kjøbenhavn. Da nu Jyllands Vestkyst var særlig kartoffelproducerende, syntes der at være en Chance for, at Kartofler i uheldige Kartoffelaar i England kunde afgive et Støttepunkt for Smørexporten. I Kartoffelaar som det indeværende var derimod Produktionen i England vistnok saa stor, at der ikke kunde være Tale om nu at sætte en Kartoffeludførsel i Gang.

Broge anbefalede den af Tietgen foreslaaede Fremgangsmaade. Det var naturligt, at man ikke satte et Skib i Gang, forinden man vidste, om man havde Noget at seile med, og dette maatte Professor Segelcke jo meget let kunne konstatere. Naar imidlertid Etatsraad Tietgen havde nævnt August og September Maaneder som det Tidspunkt, da man passende kunde begynde, vilde han dog gjøre opmærksom paa, at netop i disse to Maaneder gaar der meget lidt Smør herfra til London. Det var overhovedet kun i de færreste Maaneder af Aaret, at vort Smør fandt Afsætning i London. Plum vilde vist ogsaa være enig med ham i, at Smagen i London er saa uheldig, at vi ofte af den Grund sky Londonmarkedet.

Segelcke bemærkede, at Etatsraad Tietgen sikkert vilde blive skuffet i sine Forventninger, naar han havde ventet, at Nogen skulde ville paatage sig at garantere en vis Fragt for Dampskibene; men Selskabet var vist heller ikke vant til, forinden det paabegyndte nye Ruter, at Nogen paatog sig den Art Garanti. Til Broge, som strakte sig saa vidt, at han støttede Tietgens Forslag, vilde han bemærke, at han neppe nogensinde havde hørt, at man ved Anlæg af Jernbaner og den Slags Ting forud havde sikket sig Garanti for tilstrækkelig Fragt; man aabnede Ruter paa Grundlag af de foreliggende Oplysninger og løb saa an paa, at der nok vilde komme Fragt. Som sagt, en saadan Garanti som den her omhandlede kunde det sikkert ikke nytte at gjøre sig det allermindste Haab om.

Tietgen: Der maatte dog, som ogsaa udtalt af Professor Segelcke, være et Grundlag tilstede, forinden man etablerede en hyppigere Seilads; men forøvrigt havde Taleren ikke brugt Ordet „Garanti“, men „Anmeldelse“, uden Forpligtelse for Nogen. Man hørte jo saa divergerende Meninger som Broges og Plums, og disse Mænd vare vore største Smørhandlere; men under disse Forhold kunde Dampskibsselskabet, som ikke selv var Smørhandler — Taleren havde saaledes tilstrækkelig konstateret sin Uvidenhed paa dette Omraade ved at nævne August og September som den fordelagtigste Tid for Smørforsendelser til London — kun være sikker paa een Ting, nemlig paa Udgiften. Som alt sagt havde det kun været hans Mening før at sige, at vedkommende Smørproducenter tilnærmelsesvis skulde angive, hvor meget de ventede at kunne sende, men naturligvis skulde der ikke deri ligge nogen Garanti, lige saa lidt som de vilde faa Skadeserstatningsprocesser paa Halsen, hvis Smørret ikke kom.

Plum bemærkede til Tietgen, at det franske Smør i London ikke kunde konkurrere med det danske, eftersom det var meget dyrere. I Paris gav man, saa vidt han vidste, over 2 Kr. for et Pund Smør, en Pris, som der ikke er Tale om at faa for dansk Smør. Det, han havde ønsket, var, at Ruterne bleve lagte saaledes, at man 2 Gange om Ugen kunde sende Smør til London. Iøvrigt var det kun om Vinteren, at Londonmarkedet havde nogen Betydning. Det var meget rigtigt, som Broge havde bemærket, at Smagen ikke er heldig i London; man forstod ikke der at vurdere det danske Smør. London med sine 4 Millioner Indvaanere var dog paa en Maade Jordklodens Centrum, saa det vel nok var værd at gjøre Alt for at man der efterhaanden kunde faa Smag for det danske Smør, som faktisk var det bedste, der leveredes i London.

Esmann: Naar Tietgen havde ønsket Anmeldelse om det Smør, der kunde ventes,

vilde han dog gjøre opmærksom paa, at det forenede Dampskibsselskab egentlig havde tilstrækkelige Oplysninger i saa Henseende, idet det Smør, som nu gik fra Esbjerg om Onsdagen, absolut vilde gaa med det Skib, som blev sat i Gang om Fredagen, da Ingen i saa Fald vilde benytte det første Skib. Naar altsaa det forenede Dampskibsselskab selv vilde gjøre op, hvor meget Smør, der egentlig var gaaet fra Esbjerg til Harwich, vilde det ogsaa deraf kunne se, hvor meget der kunde ventes at ville gaa med Fredagsskibet — men saa vilde der rigtignok ikke komme Noget med Onsdagsskibet.

Wedell-Wedellsborg glædede sig paa Landmændenes Vegne over de overraskende Udtalelser, der vare fremkomne fra de tilstedeværende Herrer Smørhandlere i Retning af, at det gjaldt om at faa Varen hurtig frem og at det nok var værd at forsøge at faa vort ferske Smør frem paa Londonmarkedet. Han troede ikke, at den Tid var saa fjern, da Landmanden ligefrem vilde kunne stille den Fordring til Smørgrossererne: Mit Smør skal den Vei, saa at man paa den Maade kunde yde de forlangte Bidrag til at bryde nye Afsætningsveie. Det, man maatte haabe paa, var, at der kom hurtig Forbindelse i Gang.

Den derpaa følgende Sag paa Dagsordenen angik Exporten af Flæsk.

Broge: Jo hurtigere vort Flæsk kan komme over til England, desto fordelagtigere er det, ganske ligesom med Smørret. Det vilde være overordentlig heldigt, om vi ogsaa kunde sende det direkte til London. De Herrer ville vide, at det, vi nu afskibe af Flæsk, er altsammen tørsaltet Flæsk, og at det kun er saltet paa 9 Dage. Det gjælder altsaa om, een Gang om Ugen at faa det fra en bekvem Afskibningsplads over til London. Man vilde jo nok have lagt Mærke til, at Slagterierne ere noget uheldigt stillede med Hensyn til deres Afsendelse, idet de skulle sende et saa kostbart Produkt over Hamborg til London. Fragten ad denne Rute kan Flæsket imidlertid vanskelig bære. Det har været Tilfældet i den senere Tid, at der fra mange af Slagterierne er sendt Flæsk over Hamborg til London, fordi vi ikke have en direkte Dampskibsforbindelse med denne Plads; kun i Ny og Næ har man her fra Kjøbenhavn sendt Flæsk direkte til London, men det har ogsaa kun været i Ny og Næ. Altsaa for Flæskets Vedkommende vil, især da der jo nu i de fleste Byer oprettes Svineslagterier, en saadan direkte Dampskibsforbindelse som den, der er antydnet udgaaende fra Kjøbenhavn via Aarhus og Frederikshavn til London hver ottende Dag, være ganske overordentlig velkommen. Jeg tillader mig altsaa ogsaa for Flæskets Vedkommende i høi Grad at anbefale denne Rute.

Tietgen: Hvis Ingen af de Herrer ønske at udtale sig om dette Spørgsmaal, skal jeg her afbryde Mødet for at gjenoptage det om en Time.

Kl. 2 gjenoptoges Mødet.

Tietgen: Forinden vi fortsætte med Dagsordenen, skal jeg give Ordet til Hr. Ingwersen, der mener, at hans Ord ere blevne misforstaaede, hvad jeg ogsaa har Grund til at antage var Tilfældet.

Ingwersen (Hegnet) havde ved at samtale med Forskjellige faaet det Indtryk, at man havde forstaaet hans Udtalelser, som om han holdt paa Ruten Aarhus—London som Hovedrute, men det var aldeles forkert, tvertimod maatte han anse Esbjerg—London som Hovedruten,

nemlig for den sydlige og vestlige Del af Jylland samt for Fyen (Wedell- Wedellsborg: Og for Sjælland). Ja, det skulde glæde ham, om Sjælland kom med. Han var ganske vist overbevist om, at det i det Almenes Interesse vilde være til stor Gavn for det nordlige Jylland, hovedsagelig fra Skanderborg og op til Frederikshavn, om der kunde blive sat et Skib i Gang paa Ruten Aarhus—Aalborg—Frederikshavn—London. De mange udmærkede Federe, som fandtes deroppe, vilde tidt gjerne prøve Londonmarkedet, men som Forholdene havde udviklet sig, kunde de ikke i Øieblikket faa Del i de deraf flydende Goder, hvad de derimod kunde opnaa ved en saadan Rute, som han da ogsaa troede vilde blive meget lønnende for Selskabet. Hans Hovedtanke var det dog stadigt, at Esbjerg er den naturlige og sikkert ogsaa vil vedblive at være den faktiske Hovedrute for Englands Vedkommende.

Tietgen: Vi gaa saa over til den næste Sag paa Dagsordenen: Taxterne.

For ikke at lægge nogetsomhelst Baand paa Diskussionsfriheden skal jeg strax udtale mig om, hvorledes Bestyrelsen agter at stille sig til dette til en vis Grad brændende Spørgsmaal, med Hensyn til hvilket Bestyrelsen ganske vist ikke trænger nær saa meget til Veiledning som med Hensyn til de andre Spørgsmaal, idet vi jo meget godt vide, at de fleste Exportører og Producenter helst ønske Alt saa billigt som muligt. Jeg haaber derfor ogsaa, at Udvalgets Medlemmer ikke ville misforstaa mig, naar jeg forudskikker, at de Bemærkninger, som maatte falde, kan Bestyrelsen kun tage *ad referendum*; man skal saa senere overveie, hvor vidt og hvor langt man kan gaa. Jeg skal, indtil Diskussionen derom har fundet Sted, opsætte at meddele, hvorledes Bestyrelsen stiller sig til et enkelt af de mere brændende Spørgsmaal.

Skeel (Birkelse): Som Indleder af Diskussionen om Taxtspørgsmaalet har jeg ikke meget at sige til de Herrer, saa meget mindre som det kun er Jydernes Sag, jeg skal plædere. Jeg har ikke meget at sige, fordi det i Virkeligheden er en saa kilden Sag at komme ind paa, at røre ved Pengespørgsmaalet; men det kan dog ikke misforstaas, at det er en Sag, som ligger os Jyder ganske overordentlig meget paa Hjerte, saa meget mere som det daglig ses og forhaabentlig i en lang Aarrække vil ses, i hvor overordentlig høi Grad Fedningen og Kvægexporten tager til for Jyllands Vedkommende, og det jo er af den allerstørste Interesse for Federne og for Exportørerne at kunne faa deres Kvæg sendt saa billigt som muligt. De Herrer ville have set, at dette Spørgsmaal ligger os Jyder, lige fra Skagen og ned til Esbjerg, meget stærkt paa Sinde; De ville have lagt Mærke til, at man for ganske kort siden oppe i Aalborg rørte sig overordentlig stærkt og at der i dette Punkt var fuldstændig Enighed tilstede lige fra den mindste Producent og op til den allerstørste. Men det er da ogsaa en Sag, som har den alvorligste Betydning for Jylland. Bevægelsen deroppe affødte en efter mine Begreber meget heldig Overenskomst med det forenede Dampskibsselskab; jeg er overbevist om, at den vil vise sig tilfredsstillende for det forenede Dampskibsselskab, ligesom jeg er fuldstændig overbevist om, at den vil være tilfredsstillende for Exportørerne. Det er i det Mindste min personlige Opfattelse. Jeg veed, at denne Opfattelse er bleven og vil maaske endnu i nogen Tid blive underkastet meget stærk Kritik, men jeg nærer ikke Spor af Tvivl om, at Exportørerne og Federne i deres Helhed ville komme til det Resultat, at det var den heldigste Afgjørelse, en Afgjørelse, som i en overordentlig høi Grad er i deres Favør. For Jyllands Vedkommende er der jo egentlig talt kun eet svagt Punkt tilbage, det er det, som Etatsraad Tietgen hentydede til, nemlig Esbjerg.

Der ligger jo et meget stort Materiale hos det Udvalg, der i sin Tid blev nedsat i Randers og som skulde forhandle med Jernbanebestyrelsen, med Regjeringen, kort sagt med de Autoriteter, der have Administrationen af Transportvæsenet i deres Hænder. Jeg tør maaske sige, at vi have nogen Grund til at vente, at det forenede Dampskibsselskab vil tage den lille Bemærkning fra Jydernes Side i Betragtning, at vi mene, at Fragten fra Esbjerg er for høi til de Steder, hvor vi skulle hen. Jeg haaber ikke, at jeg misforstod Etatsraad Tietgen, naar jeg fik den Opfattelse, at det var hans Mening, at denne Fragt bør nedsættes (Tietgen: Jeg vilde have overrasket Dem med det), Ja, saa beder jeg om Forladelse, fordi jeg har berørt det (Tietgen: Nu har De sagt det, nu kan De gjerne blive ved). Det skal ikke være min Gjerning, her at bringe under Omtale det maaske noget skrigende Misforhold med Hensyn til Taxterne fra Esbjerg, der er kommet tilstede nu efter den Overenskomst, vi have truffet med det forenede Dampskibsselskab, men jeg tillader mig paa mine Landsmænds Vegne varmt at anbefale Selskabet at se paa Exportørernes og Jydernes Tarv og opfylde deres maaske i enkelte Tilfælde lidt stærke Fordringer. Jeg er overbevist om, at dette vilde virke saare vel paa den Stilling, som Regjeringen indtager med Hensyn til Taxterne paa Jernbanerne.

Danneskjold-Samsø vilde knytte et Par Bemærkninger til den Udtalelse, som Etatsraad Tietgen fremkom med ved Begyndelsen af Diskussionen af dette Spørgsmaal, at det nemlig var et kildent Punkt at komme frem med. Ja, det var fuldkommen korrekt; det er et kildent Punkt baade for Selskabet og Producenterne, men da der jo ikke var lagt noget Baand paa Diskussionen derom, skulde Taleren paa Udvalgets Vegne, samtidigt med at man var enig om, at det var et delikat Punkt, dog sige, at da der udtrykkelig havde været nævnt i Indbydelsen „alle til Kreaturtransporten henhørende Spørgsmaal“, vilde Bestyrelsen ogsaa nok indse, at dette Spørgsmaal ikke godt kunde udelukkes. Mangfoldige Landmænd rundt omkring vilde sikkert forundre sig, hvis man kom sammen her med Bestyrelsen uden at berøre dette Spørgsmaal, som i saa høi Grad ikke alene interesserer Landmændene, men ogsaa sætter dem i Bevægelse. Imidlertid kunde han paa Udvalgets Vegne erklære, at det jo var noget, man var paa det Rene med, at man ikke her var kommen sammen for, om han maatte bruge det Udtryk, at prutte med Bestyrelsen om Fragterne. Meningen var at tale om det Hele og Store, og naar dette Spørgsmaal, hvad der jo var nødvendigt, blev taget med, og man fremkom med deciderede Ønsker om Nedsættelse, var det jo klart, at Udvalget paa ingen Maade kunde paatage sig det Ansvar at sige: De og de Taxter bør slaas fast, dem fastholde vi fra vor Side. Den Slags Spørgsmaal vilde aabenbart komme frem senere. Naar det forenede Dampskibsselskab fremdeles vilde vise den Imødekommen, som det hidtil havde vist, og fremdeles ønskede at forhandle med os, vilde jo netop deciderede Ønsker om Taxtnedsættelser blive Gjenstand for Forhandling i de lokale Udvalg omkring i Provinserne, der vilde resultere af dette Møde. Man vilde saa kunne samles i et fælles Møde og der enes om en Henvendelse til Selskabet. Det forekom ham at være den rigtige Vei at slaa ind paa. Enkelte Udvalg havde jo allerede været nedsat i denne Retning, og han skulde da særlig henvise til det lokale Udvalg, som havde været nedsat oppe i Aalborgegnen med Kammerherre Skeel som Formand. Om det andet brændende Punkt af lokal Interesse, nemlig Esbjerg, havde der ligeledes været nedsat Udvalg. Det tredie herhen hørende Spørgsmaal, nemlig Spørgsmaalet om Assurancen, vilde jo senere komme frem. Taleren troede altsaa at kunne udtale, at man var fuldstændig af samme Opfattelse som Selskabet, at det nu foreliggende Spørgsmaal var et kildent Punkt, som man nok vilde berøre i Dag, men selvfølgelig uden at det skulde være Opgaven at komme til nogen decideret Afgjørelse i det Enkelte.

Beck (Rydhaug) havde under en Samtale, han havde havt med Etatsraad Tietgen Dagen forud, strax udtalt, at man ikke her kom med bestemte Fordringer, men kun for i al Høflighed at henstille til det forenede Dampskibsselskab, om det ikke kunde finde Anledning til nu eller i en nærmere Fremtid at nedsætte Fragttaxterne noget fra Esbjerg til England, baade paa Ruten London og paa Ruten Newcastle. Man vidste nok, at Returfragterne vare meget smaa, for Harwichs Vedkommende vel endogsaa i Grunden slet ingen Ting, men man vidste ogsaa, at det var en ugentlig Tur, og saa vidt Taleren erindrede, havde Etatsraad Tietgen endogsaa udtalt Dagen forud, at den mulig kunde forceres saa meget, at den, selv om der aldeles ikke blev Tale om Returfragter, kunde finde Sted 2 Gange om Ugen med samme Skib. Deraf kunde man altsaa se, at det var en meget kortere Vej; man sejlede derover paa ca. 30 Timer, medens man fra Østkysten brugte 60 Timer. Naar man fra Esbjerg havde en Taxt paa London af 26 sh. 6 d. og paa Newcastle af 17 sh. 6 d., medens man fra Østkysten kunde sejle f. Ex. paa London for en Taxt af 15 sh., og andre Selskaber, som dog gave et nogenlunde godt Udbytte, kunde sejle f. Ex. fra Aarhus for 20 sh., ja kunde endogsaa give meget stor Rabat, saa maatte det dog være klart, at der var et lille Misforhold tilstede. Man var da ogsaa nu kommet herover med den ærbødige Henvendelse til det forenede Dampskibsselskab, om det ikke maatte finde Anledning til at nedsætte sine Fragter. Ganske vist følte man sig altfor lille til at kunne give noget Raad, men naar Grev Danneskjold saa smukt havde talt om, at det Ideal, vi maatte arbeide henimod, var, at Esbjerg blev Hovedruten, troede Taleren dog nok at turde udtale, at saafremt det forenede Dampskibsselskab snart vilde komme os lidt imøde, vilde det vise sig, at det ogsaa for Selskabet vilde betale sig godt. Der var blevet klaget over Returfragterne, og over, at der maatte holdes et Reserveskib; men for Taleren stillede det sig saaledes, at i det Øieblik Selskabet vilde give en passende Nedsættelse, vilde det, om end ikke faa fuld Fragt til et Reserveskib, saa dog, i alt Fald i en meget nær Fremtid komme til at faa god Brug for et tredje Skib. Man vilde nemlig saa komme ind paa den naturlige Vej, som er Esbjergruten, saa at Folk fra Vestkysten og i det sydlige Jylland ikke behøvede at sende deres Kreaturer over Aarhus og Aalborg, hvad dog vistnok maatte siges at være en Per Gantes Gjenvej.

Vestergaard (Petersdal) gik ud fra, at naar det forenede Dampskibsselskab havde taget Initiativet til denne Sammenkomst af Landmænd, havde det opfattet Sagen i alle Retninger med fuldt Alvor. Det var en Selvfølge, at man ikke alene i Dag vilde høre Medlemmernes Meninger om Kvægtransporten her og der, men det maatte ogsaa formodes, at Selskabet, der ved at indtage en saa betydelig Stilling havde opnaaet en saa overordentlig Indflydelse i vort lille Land, med Hensyn til Fragttaxterne ikke kunde Andet end i Længden for en væsentlig Del komme Landmændenes Ønsker imøde. Som Landmand paa Sjælland behøvede Taleren jo ikke at gjøre de Tilstedeværende bekendt med, at Fedningen her i de senere Aar havde antaget større og større Omfang og bestandig havde faaet mere og mere Betydning; det var jo bekendt, at Kreaturtransporten fra Kjøbenhavn ikke længer havde nogen ringe Betydning. Naar det lod til, at man tænkte paa fra Kjøbenhavn at sætte et Skib i Gang paa London enten hver 14de eller hver 8de Dag, vilde Taleren udtale sin Tak derfor, hvad kan ikke have havt Leilighed til før; det var vistnok Noget, som maatte modtages med stor Tak fra sjællandsk Side, ikke alene med Hensyn til Kreaturtransporten, men ogsaa med Hensyn til andre Ting. Med Hensyn til det saakaldte „kildne Punkt“, som det jo var saa vanskelig at komme udover, vilde han henstille, om der dog ikke, da Selskabet som bekendt gav et saa særdeles stort Udbytte, ogsaa for Sjællands Vedkommende kunde være Tale om Nedsættelse i Taxterne. Hver Skilling, saa at sige, der kunde

vindes, havde jo Betydning og kom i Virkeligheden alle Producenterne tilgode. Som bekjendt var Kjøbenhavn ogsaa et udmærket godt Sted for Returfragt, og han skulde derfor tage meget feil, om der ikke ogsaa i Virkeligheden her kunde gjøres Indrømmelser paa dette kildne Punkt, idet Fedningen og i det Hele taget Trafiken formentlig ved Lempelser i denne Retning vilde tage et betydeligt Opsving.

Forstander A. la Cour (Næsgaard): Ogsaa for de sydlige Landsdeles Vedkommende havde Fragtspørgsmaalet stor Betydning. I Lolland-Falsters Stift saavel som i det sydlige Fyn var man jo henvist til at gaa begge Veje, men man gik dog helst direkte til London, naar man havde gode Varer, og det kunde man ogsaa gjøre, fordi det forenede Dampskibsselskab havde saa udmærket gode Ruter. Ruten sønden om, via Kolding, til Esbjerg var dyr; man betalte indtil en Fjerdedel mere i Fragt, end naar man sendte Varerne over Kjøbenhavn, hvad jo, som allerede flere Gange berørt, for en stor Del var en Følge af de uheldige Fragter paa Jernbanen. Hvis der kunde indrømmes Lempelser paa Esbjergruten, navnlig hvis man kunde indskrive Godset direkte, saa at man blev fri for Extraudgifterne paa Mellemstationerne, vilde det hjælpe overordentligt. Som han havde nævnet før, vilde man imidlertid saa overordentlig gjerne direkte til London, og da nu Fragten fra Kjøbenhavn stadig var den samme som i 1865, dengang Dampskibstrafiken med Udførsel af levende Kreaturer begyndte, maatte man dog kunne vente, at den lempedes lidt i Forhold til den voxende Trafik. Vist var det, at det vilde berøre hele Landet gavnligt, om man kunde faa Nedsættelser baade paa Esbjergruten og paa Ruten fra Kjøbenhavn.

Danneskjold-Samsø gjorde opmærksom paa, at der var Adskilligt, der talte for, at Esbjerg vilde kunne faa et betydeligt Opsving i Henseende til Kreaturtransporten, idet Forholdet i Aaret 1882 — han havde ikke de statistiske Opgivelser for 1883, — stillede sig saaledes, at af hele Jyllands Udførsel af Kvæg var Halvdelen gaaet over Esbjerg. Fra Esbjerg var der saaledes med det forenede Dampskibsselskabs Skibe udført 58,600 Kreaturer, medens der ad anden Vej var udført 58,000. Hele Udførselen fra Jylland var ca. 116,000 Kreaturer i Et og Alt, Faar indbefattede og naar Udførslen over Landgrænsen toges med. Af Stude var der udført ca. 60,000, deraf over Esbjerg 26,200, altsaa knap Halvdelen, men af Kreaturer i det Hele taget var, som sagt, over Halvdelen gaaet den Vej. Dette var dog en lille anbefaling, som han kunde knytte til sine tidligere Udtalelser om, at Esbjerg havde Chancen for med Tiden at blive den vigtigste Hovedaare, og det turde muligen ogsaa være et lille Motiv for Selskabet til at imødekomme de fremsatte Ønsker, om gennem Nedsættelser at søge saa vidt muligt at gjøre denne Rute yderligere fristende.

Tietgen ønskede at supplere Grev Danneskjolds statistiske Oplysninger. I 1883 var der saaledes udført i Alt fra Esbjerg 31,114 Stude, altsaa næsten 5000 mere end Aaret i Forvejen; af Kalve var der udført 14,016 og af Faar omtrent 3,700. Naar det hele reduceredes til Hornkvæg, idet man regnede 6 Faar = 1 Stykke Hornkvæg, og Kalve i Forhold dertil, vilde det svare til i alt 38,121 Stykker. Disse Oplysninger havde han iøvrigt samlet nærmest i et andet Øiemed end netop det, at vise Esbjergs Betydning, som han ikke tvivlede om, ligesom han ogsaa i saa Henseende saa Fremtiden imøde med den største Tillid; han havde samlet dem i den Hensigt at vise, at naar de Skibe, som Selskabet regelmæssig holdt i Gang paa Harwich og paa Newcastle, og som aarligt i det Mindste skulde modtage 44,557 Stykker Kvæg for at have fuld Last, i Virkeligheden kun havde modtaget 38,121 Stykker, manglede der altsaa i fuld Last 6,436. Nu var det imidlertid det Almindelige, at Folk gik ud fra, at der altid var fuld Last, og gjorde deres Beregninger derefter, Alt uden at tænke paa de store Variationer, der kunne indtræde. Saaledes havde man f. Ex. oplevet den 19de December i Fjor, at „Koldinghus“ sejlede med 31 Stude fra Es-

bjerg til Harwich, medens der paa den anden Side den 8de Februar samme Aar mødte 940 Stude, saa at man maatte sende 2 Skibe. Fremdeles havde man oplevet, at der den 20de December i Fjor paa Newcastle Ruten var mødt 102 Stude, medens der den 20de Februar var mødt 455. Alle disse Faktorer maatte tages med i Betragtning, ligesom ogsaa det, at Skibene paa denne Rute vare anlagte paa at sejle saa hurtig som mulig. Det var altsaa ikke blot Afstandene, der maatte ses paa, saaledes som Broge havde gjort før; han kunde saaledes oplyse, at medens et Skib fra Østkysten kostede 300,000—450,000 Kr., kostede et Skib som „Koldinghus“ over 725,000 Kr., altsaa ogsaa saa meget mere i Afgifter. Naar Taleren i den Konference han havde havt Dagen forud med Hr. Beck og hans Venner fra Vestkysten, havde nævnet 5000 Kr. som Udgifter for hver Reise til Harwich, saa var deri ikke indbefattet Assurance, Forrentning og Amortisation; regnede man denne som sædvanligt til 5 pCt., kom man i det Hele til en Udgift af 7500 Kr., og naar man da skulde sejle med 31 Stude, blev der ikke meget tilovers. Iøvrigt skyldtes det en Misforstaaelse, naar Hr. Beck før i sine Sammenligninger af Fragterne nævnede 26 sh. 6 d. som Fragten imellem Esbjerg og Harwich; det var Fragten fra Esbjerg til London, og deri var indbefattet dels 1 sh. i Omkostninger i Harwich dels 5 sh. til Jernbanen fra Harwich til London. Selskabet selv fik altsaa kun 20 sh. 6 d. Den Beslutning, som Bestyrelsen havde taget med Hensyn til Esbjergfragten, en Beslutning, som det imidlertid paa Grund af forskellige komplicerede Omstændigheder ikke havde været muligt at lade træde i Kraft endnu, hvilket imidlertid vilde ske i den nærmeste Fremtid, gik ud paa, i alle Tilfælde at sætte Fragten fra Esbjerg til Newcastle lig Fragten fra Aalborg til Newcastle, lige som der ogsaa i Fragterne paa Ruten Esbjerg—London vilde finde en større Nedsættelse Sted, saa snart man derom kunde blive enig med Statsbanerne. Den nuværende Fragt var jo nemlig fastsat efter Overenskomst med Banerne. For nogle Aar siden, da man i Rigsdagen havde taget dette Spørgsmaal op — den Gang beskæftigede man sig med den Slags Levebrødsspørgsmaal — svarede Regeringen, at man nok vilde sætte Taxten ned, naar Dampskibsselskabet satte sine Taxter ned i samme Forhold; men det vilde vistnok ikke være hensigtsmæssigt, om det forenede Dampskibsselskab sprang alt for hurtig til med sine Nedsættelser, for saa vidt som man jo kunde benytte de bestaaende Fragter til at trykke paa Jernbanerne i Retning af Nedsættelse fra deres Side. Ved Siden af en bedre Behandling af Dyrene spillede jo nemlig ogsaa billigere Fragter en stor Rolle. D'Israeli havde engang betegnet et lignende Fremtidshaab som *looming in the distance*, og en saadan „perspektivisk“ Udsigt til f. Ex. en Nedsættelse i Taxten af 2 sh. for 1 Stud og i Forhold hertil Nedsættelse for Køer og Kvier, vilde vistnok være et ganske godt Argument ligeoverfor Statsbanerne; naar de vidste, at vi satte Taxten 2 sh. ned, vilde de nok gjøre det samme. I alt Fald indenfor en overskuelig Fremtid vilde Fragterne fra Esbjerg til Newcastle blive sat lig Fragterne fra Aalborg, og Fragterne fra Esbjerg til London blive nedsatte med 2 sh.

Skeel takkede Etatsraad Tietgen for Oplysningerne og for Udsigterne til en mulig Nedsættelse i Fragterne fra Esbjerg. Saa vidt han havde forstaaet Etatsraad Tietgen, vilde Taxterne fra Esbjerg til Newcastle i alt Fald blive aldeles svarende til dem fra Aalborg (Tietgen: Ja.) og han ansaa det for en Mulighed, at Selskabet efter nærmere Overveielse vilde sætte Fragterne billigere endnu. (Tietgen: Det havde jeg dog ikke tænkt mig). Det var dog hans Haab, at Selskabet ved nøiagtig at gennemgaa de forskellige Taxter paa Grundlag af den Overenskomst, som var truffet for Aalborgs Vedkommende, vilde komme til det Resultat, at der kunde ske yderligere Nedsættelser paa de forskellige Ruter fra Esbjerg til England.

Tietgen kunde ikke her svare med samme Høflighed som i Aalborg, at han „paa-skjønnede de faldne Udtalelser“, thi han fandt tvertimod en overordentlig høj Grad af Mangel paa Paaskjønnelse af de Udtalelser, han var kommet med. Man maatte jo ikke glemme den store Forskjel, der var tilstede, at medens man paa Aalborgruten altid havde fuld Last tilbage — ja man havde endogsaa for faa Dage siden faaet meget grove Breve fra Folk i Nærheden af Aalborg, som gjerne vilde have havt Kul med tilbage, men ikke kunde faa det — saa var det hændet, at man fra Newcastle til Esbjerg var sejlet med 3—400 Tons, skjøndt Skibenes Drægtighed vilde have tilstedet at tage 12—1300 Tons. Det var altsammen Ting, man maatte tage med i Betragtning til Forklaring af, at man ikke kunde komme til en lavere Taxt fra Esbjerg til Newcastle end fra Aalborg. Naar det var blevet anført, at Selskabets Indtægt paa Ruten Esbjerg—Newcastle havde været 51,000 Kr. maanedlig, beroede det paa en Misforstaaelse; den havde kun været 45,000 og nogle Hundrede.

Vestergaard ønskede at vide, hvor stort et Antal Kreaturer, der var afsendt fra Kjøbenhavn til de forskjellige Pladser i England i Løbet af det sidste Aar.

Tietgen: Til Newcastle er der i 1883 afsendt 16,000 Stykker; hvor meget der er sendt til Skotland, vide vi derimod ikke.

J. C. la Cour ønskede at bringe et Par Spørgsmaal frem, hvorom et Udvalgsmedlem, der var forhindret i at være tilstede her i Dag, nemlig Proprietair Inwersen til Kirstinelyst, havde tilskrevet Bestyrelsen. Han havde saaledes ønsket det Spørgsmaal fremdraget, om det ikke kunde lade sig gjøre at skjelne imellem Fragten paa Dyr af forskjellig Størrelse, da det syntes at være urigtigt, at Fragten skulde være den samme for Dyr, der veie 800 Pund, og Dyr, der veie 1600 Pund. Det var et saa meget vigtigere Spørgsmaal, som der netop i de sidste Aar var begyndt en ikke ringe Afskibning af magert Kvæg over til England, en Trafik, som der maaske kunde være forskellige Meninger om, men som i alt Fald havde sine Lyssider, forsaavidt som mange mulig der kunde finde en mere fordelagtig Afsætning for deres Kvægopdræt end inden for Landets egne Grænser. Der var paa Esbjergruten en Moderation for smaat Kvæg, idet Køer der kostede 2 sh. mindre end Stude, men fra Kjøbenhavn var der ikke en saadan Moderation i Fragten. Det var ønskeligt, om det forenede Selskab vilde lade det Princip, som det havde inaugureret i Esbjerg, finde Anvendelse ogsaa andre Steder. Paa det forenede Dampskibsselskabs Møde med Handelsforeningernes Delegerede blev der meddelt Udkast til en Kreaturtaxt, som endnu ikke var traadt i Kraft (Tietgen: Jo, for Jylland; for Øerne vil det ske en af Dagene) og der havde man sondret imellem stort og smaat Hornkvæg saaledes, at smaat Hornkvæg fra Jylland hertil kostede 2 Kroner mindre end stort Hornkvæg. Han henstillede, om man ikke kunde gaa ind paa at henføre under Begrebet „mindre Hornkvæg“ noget mere end sket var, og det baade for den inden- og den udenrigske Farts Vedkommende. Man havde nu indskrænket Begrebet „mindre Hornkvæg“ til kun at omfatte Alt hvad der veiede under 400 Pund. (Tietgen: Det er blevet rettet til 600 Pund.) Han vilde dog henstille, om det ikke kunde sættes til 700 Pund, idet en Mængde Kvæg, som i Virkeligheden var „smaat Kvæg“, faldt ind under en Vægt af 600—700 Pund.

Tietgen: Den gjorte Henstilling vilde blive taget under Overveielse til næste Aar. Foreløbig var 600 Pund slaaet fast, da det forekom Selskabet at være en passende Grænse efter den Erfaring, man havde; men skulde 700 Pund vise sig at være mere passende, kunde man ogsaa gaa dertil. For Afsenderne vilde man jo aldrig naa en passende Grænse, og det kom derfor an paa, om Selskabet fandt den passende. Med Hensyn til den udenrigske Fart var der jo allerede f. Ex. fra Aalborg en Forskjel, nemlig 12 sh. 6 d. i Stedet for 15 sh., og noget lignende

fandt jo ogsaa Sted med Ungkvæg, idet man her gik ud fra den Plads, Dyret indtager i Forhold til et fuldvoxent Kreatur. Forøvrigt vilde det maaske, saaledes som det blev gjort gjældende ovre i Aalborg, være rigtigst at have en absolut Norm i Stridstilfælde. Her ovre havde der aldrig været Strid, men Kjøbenhavnerne vare ogsaa saa overordentlig elskværdige. Det skulde blive taget under Overveielse, om man kunde faa indført noget saadant, forsaavidt det kunde ske uden Forsinkelse for Indskibningen; men det maatte jo erindres, at det gjaldt om ikke at faa for minutiøse Under-søgelser, naar Dyrene baade skulle vejes, undersøges af Dyr læger o. s. v.

Det næste Punkt paa Dagsordnen: Spørgsmaal om Fragten paa andre Varer, indlededes af

Dampmøller Bay (Nakskov): Idet jeg skal indlede dette Spørgsmaal, vil jeg tillade mig at begynde med den Bemærkning, at medens det ved de andre Spørgsmaal, der ere behandlede her i Dag, væsenligt har dreiet sig om det Grundprincip, at det gjaldt om at faa forsendt saadanne Varer som Kvæg og Smør saa hyppigt og hurtigt som muligt væsenlig over Esbjerg til England, kommer det nu foreliggende Spørgsmaal for saa vidt lidt i Modstrid dermed, som det her gjælder om at faa saa mange direkte Forbindelser som muligt med England fra de gode Havnebyer, vi have her i Landet. Naar vi komme ind paa dette Spørgsmaal, tror jeg nok man kan sige, at de Fordele, som Danmark har af det forenede Dampskibsselskab, her have vist sig i deres største Glands, idet Selskabet har etableret saa mange Forbindelser mellem gode danske Havne og England, at vi ere godt betjente i saa Henseende, ligesom jo ogsaa Selskabets indenrigske Fart besørger Trafiken fra de mindre Havne til Exporthavnene. Følgen deraf er naturligvis, at en hel Del Landbrugsvarer, særlig tunge Varer som Korn og Produkter deraf — Mel og deslige — nu besørges til England til en saa billig Fragt, at man i det Væsenlige ikke kan vente Nedsættelser heri. Exporten af Korn, Mel o. s. v., saa vel som Importen af Kul og andre Ting besørges nu for en saa lav Fragt, at Dampskibene i den Henseende kunde konkurrere med Sejlskibene. Det vilde altsaa være komplet i Strid med Landmandens Interesser, altsaa ogsaa med Landets, om man vilde arbeide hen til at faa denne den største Del af Danmarks Produktion ledet i bestemte Strømninger som f. Ex. over Esbjerg; man maa fastholde, at det er en saare vigtig og en saare gavnlig Ting for Danmark, at vi her, som sagt, have saa mange og gode direkte Forbindelser med engelske Havne som muligt. Imidlertid kan der jo klages over enhver Ting, og der kan naturligvis ogsaa være begrundede Klager; det kunde saaledes for forskellige Varers Vedkommende være ønskeligt, om der kom en Fragtrevision og Fragtnedsættelse. Der indføres jo i de senere Aar til Brug for Landmanden en stor Del Varer, som det er ham af Vigtighed at faa saa billige som vel mulig, f. Ex. Gjødnings- og Foderstoffer, især Olie-Rapskager o. s. v., og i saa Henseende hører man undertiden, at Fragten især paa Stykketal af Oliekager er vel dyr, hvilket dog vel væsenlig beror derpaa, at Ind- og Udladningen af disse Kager koster en Del Arbeide. Jeg skal ikke komme videre ind paa en Debat om, paa hvilken Maade saadanne Fragter mulig kunde nedsættes, men jeg skal tillade mig at rette den Forespørgsel til det forenede Dampskibsselskab, om Selskabet ikke muligvis kunde lette Trafiken derved, at der paa Skibene blev reserveret bestemte Lasterum til saadanne Varer som Rapskager, Foderartikler og Gjødningsstoffer. Dels vandt man derved, at saadanne Varer ikke kom i umiddelbar Berøring med de snavsede Kul, hvad de ikke altid have godt af, dels vilde man vel ogsaa kunne opnaa,

at Oplosningen kunde foregaa hurtigere og lettere. En anden Lettelse til Bedste for Besørgelsen af saadanne Varer, særlig Foderstoffer, vilde det være, om det forenede Dampskibsselskab kunde bringe en saadan Forbindelse med Statsbanerne i Stand, at man kunde faa gennemgaaende Fragter til de Byer, som ligge inde i Landet. Jeg tror i det Hele, at der vilde være vundet meget, om der blev lagt nogen mere Omhu for Dagen ved Besørgelsen af Gods her til Lands. Maaske ser jeg den Ting fra et noget ideelt Standpunkt, men jeg tror, at hvis der blev taget noget mere Hensyn til Godstrafiken end Tilfældet er nu, vilde vi efterhaanden komme til det Resultat, at vore Landmænd vilde staa sig bedre ved, at mange af de Artikler, som nu forskrives fra Fastlandet, kom fra England; jeg er overbevist om, at naar man først blev bekendt med de Varer, England tilbyder i saa Henseende, vilde man staa sig i betydelig Grad derved.

Jessen ønskede at henlede Opmærksomheden paa en Vare, der syntes at komme til at spille en overordentlig stor Rolle netop i den senere Tid, da Svineslagterierne have taget et saa stort Opsving. Flæsket gik nu udelukkende til det sydlige England, idet man i det nordlige England ikke havde videre Smag for denne Vare. Det var altsaa en Vare, der vilde blive sendt ad forholdsvis faa Ruter, fra Kjøbenhavn eller Esbjerg, til London, og da den altsaa kunde samles paa disse enkelte Ruter, var der vel ogsaa en Mulighed for, at Fragten kunde blive nedsat. Han var ikke enig med Bay i, at Spredningen af Udførslen vilde bevirke Lettelser i Fragten, idet netop en saadan Spredning til forskellige Sider kunde bevirke, at Skibene kom til at seile med mindre Last og derfor ogsaa maatte tage højere Fragt. Naar man derimod samlede Af-sendelserne paa enkelte Hovedruter, hvad jo meget let Esbjergruten og en Rute fra Kjøbenhavn over Aarhus til London vilde kunne blive, vilde man ogsaa kunne faa nedsatte Fragter. Hvad Flæsket angik, forekom det ham, at det maatte være Opgaven her tillands at komme til at udføre Flæsk i en saadan Mængde, som svarede nogenlunde til den, der f. Ex. udføres fra Hamborg. Den store Udførsel fra Hamborg var en Følge af, at Fragten til en Havn umiddelbart ved London — altsaa uden Kørsel paa Jernbane — var overordentlig lav, saa lav, at Svineslagterierne i Jylland kunde sende Flæsk billigere over Hamborg til London end over Esbjerg. Han indrømmede, at der hidtil er udført saa lidt Flæsk over Esbjerg, at det forenede Dampskibsselskab nødvendigvis havde maattet tage Hensyn dertil ved Ansættelsen af sine Taxter, men med den Udvikling for Øie, som nu syntes at foregaa, forekom det ham, at Fragten fra Esbjerg til London maaske nok kunde nedsættes. Det var jo ikke alene Dampskibsfragten, der var betydelig højere end fra Hamborg, den var nu 15 sh. pr. Tons, men saa kom jo dertil Jernbanefragten til London, hvorved Fragten blev yderligere fordyret. Fragten fra Hamborg til London var for Øieblikket kun halvt saa stor som fra Esbjerg til Harwich. Han turde naturligvis ikke dømme om, hvorvidt den nuværende Taxt paa Esbjergruten var nødvendig — det var jo af den Slags Ting, som kun det forenede Dampskibsselskab selv, der er inde i Forholdene, kunde have fuldstændig Begreb om —, men han vilde dog tillade sig at henstille, at det blev taget under Overveielse, om den ikke kunde nedsættes af Hensyn til den Udvikling, vor Flæskeudførsel syntes at befinde sig i. Han vilde med det samme henlede Opmærksomheden paa et andet Spørgsmaal, nemlig Spørgsmaalet om Udførslen af levende Svin til Vesteuropa: Holland, Belgien og Nordfrankrig. Ganske vist burde dette Punkt rettelig have været omtalt før under Forhandlingerne om Ruterne, men naar han dog tillod sig at føre det ind under det nu foreliggende Forhandlingsæmne, var det fordi han nærede den Anskuelse, at naar den begyndte Udførsel til disse Egne i forrige Sommer havde været mindre heldig, skyldtes det — om end ganske vist ogsaa andre Forhold, som han ikke her skulde berøre, bidrog meget dertil — i alt Fald for en væsenlig Del den

Omstændighed, at Fragten og Omkostningerne i det Hele taget ved denne Rute vare meget høje. Det kunde være overordentlig interessant at faa oplyst, ikke blot hvad denne Fart kostede det forenede Dampskibsselskab, men tillige, hvilke Omkostninger Salget af Svin paa disse Pladser havde medført. Det forenede Dampskibsselskab havde her begyndt med en høj Fragt; vel blev denne senere nedsat, men Ruten var dog i det Hele for dyr. Han ønskede om muligt at faa Oplysning om, hvorvidt det forenede Dampskibsselskab havde Haab om at kunne faa en For-sendelse af levende Svin i Stand paa Holland, Belgien og Nordfrankrig, og hvorvidt der var Mulighed for, gennem Akkord med Forhandlerne derovre, at faa gennemgaaende faste Priser baade med Hensyn til Fragten paa Dampskib og med Hensyn til Forhandlingsomkostninger paa Stedet, saa at en saadan Handel kunde komme i Gang. Det vilde vistnok bidrage meget til at støtte Svinefedningen, som for Øieblikket var uheldig stillet.

Tietgen: Da det ikke er værd at faa alt for mange Spørgsmaal hobede sammen, vil jeg strax svare Hr. Bay, at Fragten paa Oliekager fra Newcastle ganske vist er 15 sh., men man maa saa ogsaa huske paa de store Omkostninger, som ere forbundne med at lade og losse. Vi have ikke endnu paa Oliekager haft nogen Fragt, der har betalt sig. Klid havde nogle enkelte Gange været anbragt i særlige Rum, og det samme havde ogsaa været Tilfælde med Gjødnings-stoffer, men naar man tager Rummenes Størrelse i Betragtning kunde det ikke betale sig mod en Fragt af 8—9 sh., alt efter Partiernes Størrelse. — Jessen havde omtalt, at Fragten paa Flæsk fra Esbjerg til London var 15 sh.; men deraf blev kun 7 sh. tilbage for Selskabet, idet 8 sh. pr. Tons medgik til Jernbanen fra Harwich til London. Fragten fra Hamborg til London var 5 sh. Naar Jessen havde ønsket, at Dampskibsselskabet skulde paatage sig at organisere Danmarks Afsætning af Svin i Rotterdam og Vesteuropa i det Hele, vilde han dertil svare, at han troede nok, at det var at lægge mere paa Selskabets Skuldre end hensigtsmæssigt var. Det var vist ogsaa Noget, som de Herrer Exportører og Mellemhandlere selv gjorde meget bedre. Selskabet havde en Gang, da der syntes at opstaa Vanskeligheder med Hensyn til Udførslen af Svin til Tydskland, vist sin Bered-villighed til at støtte denne Udførsel ved at holde et Skib i Gang paa Rotterdam og holde det gaaende saa længe indtil der ikke var et eneste Svin — nej, det er sandt, sidste Gang kom der eet Svin, men saa holdt man op! Fragten, som jo var bleven nedsat, var vist ikke høiere end den burde være, nemlig 2½ fl., inklusive alle Havneafgifter. — Det forenede Dampskibsselskab vilde gjerne gjøre, hvad der kunde gøres for at skaffe gennemgaaende Taxter videre med Jern-banen til Nordfrankrig, saafremt der virkelig kunde skabes et Marked; men han troede rigtignok, at Exportørerne og Mellemhandlerne vilde betakke sig, hvis Selskabet begyndte at blande sig i denne Del af Arbeidet.

Broge vilde kun overfor Jessen, der havde grebet ind i Talerens Branche, Flæsket, gjøre opmærksom paa, at det just ikke var Fragten over Esbjerg, der generede Slakterierne. Det, som det gjaldt om, var at faa Flæsket i god Stand til Bestemmelsesstedet; men det var nu en Gang saa — Taleren vidste ikke, hvori det laa — at Flæsket led mere naar det sendtes over Esbjerg end over Kjøbenhavn. Kjøbenhavn blev altid foretrukket, naar der var Leilighed derfra, men det var jo sjældnere. Han havde gjort sig megen Umage for at faa Forretningsførerne for Slakterierne i Aarhus til at sende Flæsket over Esbjerg, men de foretrak altid Kjøbenhavn. Muligt var det ved Indladningen i Banetogene, at Flæsket led. Desuden var der ogsaa den Ting at bemærke, at man ikke til enhver Tid kunde faa Flæsk med fra Esbjerg. Nu vilde denne Udførsel iøvrigt faa en ganske anden Betydning for Danmark end den hidtil havde haft; det forenede Dampskibsselskab kunde sikkert gjøre Regning paa inden faa Aar at komme til at

udføre ca. 60,000 slagtede Svin. Han glædede sig overordentlig meget paa alle Slagteriernes Vegne over det halve, han turde maaske sige hele Løfte, man i Dag havde faaet om en direkte Dampskibsforbindelse fra Kjøbenhavn over Aarhus—Aalborg—Frederikshavn til London, thi det vilde jo blive den naturlige Vej for Flæsket. Det vilde netop tiltale Afskiberne i høj Grad at sende det direkte til London fremfor at have Omladningen i Harwich.

Tietgen: De kan tro Hr. Broge, at det er Jernbanens Skyld, naar Flæsket bliver mindre godt behandlet paa Esbjerggruten.

Jessen bad om Undskyldning, i Fald han havde opfattet Dagsordenen feil. Han vidste meget godt, at Broge skulde indlede Spørgsmaalet om Ruterne for Flæskets Vedkommende, men Bay skulde jo indlede Spørgsmaalet om de „andre Varer“, og dertil regnede han ogsaa Svin. Forøvrigt var han enig med Broge i at stille 60,000 slagtede ja maaske 120,000 Svin i Perspektiv, saa at Selskabet altsaa maatte kunne ansætte Fragten paa samme Maade som Hamborg. Aarhusruten og Esbjerggruten vilde nu blive Stridsspørgsmaalet, da det syntes, som om Aarhusruten var saa godt som sikkert; men saa vilde det jo ogsaa kunne ventes, at Jernbanen vilde kjæle lidt for den anden Rute, som dog Nogle naturlig vilde holde paa.

Esmann vilde tillade sig at komme tilbage til Esbjerggruten. Broge fremhævede bestandig som det første: „Naturligvis Kjøbenhavn—Aarhus“. Fynboerne, som jo ogsaa agtede at oprette Svineslagterier — i al Fald to, muligvis tre — vare imidlertid henviste til den anden Rute, Esbjerggruten, som den naturligste, og det var jo dog heller ikke umuligt, at en meget stærk Export af Flæsk kunde udvikle sig der. Under Diskussionen om Smørret var omtalt Ønskeligheden af, at der afgik et Skib fra Esbjerg om Fredagen, og det var jo saa tænkeligt, at der her kunde finde en Kombination Sted af Smør og Flæsk; særlig vilde det jo være heldigt, om et saadant Skib kunde gaa direkte ind til London, hvorved det forenede Dampskibsselskab ogsaa vilde kunne opnaa en større Fragt, idet det saa kunde faa den Fragt med, som nu betaltes til Jernbanen i Harwich. Ogsaa for Flæskets Vedkommende maatte han saaledes paa Fyns Vegne holde paa Esbjerggruten.

Broge fandt dette fuldstændig i sin Orden. Paa den Maade, som af Esmann anført, vilde jo Hovedformaalet kunne opnaaes, nemlig at man undgik Omladningen i Harwich og kom direkte ind til London.

Segelcke: Naar Fragten for Smør slet ikke var bleven berørt, hidrørte det sikkert fra, at Ønskernes Maal fortrinsvis var at faa en hyppigere Transport. En saadan vilde nemlig sikkert opveie mulige Nedsættelser, selv om man ogsaa kunde ønske disse.

Danneskjold-Samsø kunde kun støtte de Udtalelser, der vare komne frem, thi de stemmede jo ganske med den Tanke, han fra første Færd havde udtalt, at det nemlig gjaldt om at faa to Hovedaarer, af hvilke den første hovedsagelig skulde være Esbjerg og den anden en Rute over Kjøbenhavn—Aarhus til London. For Esbjergs Vedkommende var man dog nu, efterhaanden som Diskussionen skred frem, kommet saa vidt, at der var en Mulighed for at faa 2 Gange om Ugen Fart derfra paa London for levende Varers og een Gang for døde Varers Vedkommende. Kunde man nu blot komme til det Resultat, at man strax opnaaede een Gang ugentlig Fart for levende Varer og een Gang for døde Varer, vilde man allerede være kommet et betydeligt Skridt fremad; saa vilde vel nok det 3die Skib en Gang i Tiden følge efter.

Man gik derefter over til Behandling af Assurancespørgsmaalet, der indlededes af Danneskjold-Samsø: Jeg er blevet anmodet om at indlede dette Spørgsmaal, efter som jeg har den Fornøjelse at have Sæde i det Udvalg, som blev nedsat derom i Randers for et Aars Tid siden, og jeg tager med saa meget større Glæde Ordet i denne Sag, som jeg tør sige, at det netop er den, der har givet Stødet til nærværende Møde. Jeg udtaler denne min Glæde, uagtet jeg ved, at en Del af mine tilstedeværende Kolleger ikke ere meget tilfredse med Sagens Gang. Naar Udvalget er kommet frem med Spørgsmaalet her, er det fordi det forenede Dampskibsselskab har svaret os, at det ønskede en mundtlig Diskussion om dette saavel som om alle de andre Spørgsmaal. Paa den anden Side tror jeg dog, at mine ærede Kolleger i Udvalget saa vel som de Herrer fra Øerne, der have sluttet sig til os hvad Hovedtanken angaar, ere enige med mig i, at vi ikke ere komne sammen her i Dag for at slaa Noget fast eller for at akkordere med det forenede Dampskibsselskab, men at vi kun ere komne sammen for i Almindelighed at behandle de store, foreliggende Spørgsmaal. Naar altsaa dette Spørgsmaal i Henhold til Dampskibsselskabets Ønske skal behandles i Dag sammen med de øvrige Spørgsmaal, haaber jeg ogsaa, at Dampskibsselskabets Bestyrelse vil overlade den endelige Afgjørelse til det nævnte Udvalg, som jo er valgt af en stor Del Producenter i Jylland og tiltraadt af alle Fælleslandboforeninger samt af alle Kreaturforhandlere fra de forskjellige Provinser. Det, som er Hovedsagen ved hele Transporten, er jo, at den bliver saa god, hurtig og billig som mulig, men hvad det særligt ved levende Kreaturer kommer an paa, er en god Befordring, saa at Kreaturerne kunne komme i god Stand til England, selv om det ogsaa skulde koste en lille Smule mere. Det, som det gjælder om, er, at de komme frem paa den smukkeste Maade paa Markedet, og i denne Henseende er Opmærksomheden da særlig bleven henledet paa Assurancespørgsmaalet. Hidtil have jo Producenterne og Exportørerne staaet saaledes, at de have leveret deres Kreaturer til Dampskibsselskabet, og saa alledes Intet havt med dem at gjøre, saa længe de ere ombord, hvor jo Skibets Fører kommanderer og ingen Anden. Komme de i Land i beskadiget Tilstand, kunne vi søge vedkommende Assuranceselskab om Erstatning; men Afskibningen skal gaa hurtig for sig, og Regelen er, at naar blot Kreaturerne kunne gaa i Land, altsaa ikke behøve at kjøres, betales der Intet. Naar Kreaturerne komme derover, hedder det: En, To, Tre, op! man giver dem et lille Spark, og saa kunne de godt gaa i Land, selv om de maatte have lidt større eller mindre Skade underveis. Opmærksomheden er saa blevet rettet paa, om det ikke var det rigtigste at henvende sig til det forenede Dampskibsselskab og bede det om, selv at være Assurandøren, idet man jo kan vide, at naar Selskabet assurerer, er det selv interesseret i Sagen, og man er da ganske anderledes tryk. Skibet skal jo gaa saa hurtig som muligt, men det Tilfælde kan tænkes, at Skibet møder et andet Skib, som er i Havsnød, og saa er man jo forpligtet til at redde Menneskene uden at tænke paa de Dyr, man har ombord. Man kan ogsaa tænke sig et andet Tilfælde, det nemlig, at Damperen møder et dødt Skib; Selskabet kan maaske her redde en meget stor Fragt, kan tjene et meget stort Beløb, men siger til sig selv: Vi kunne i Grunden ikke være det bekjendt, eftersom vi have alle disse Kreaturer ombord, som et fremmed Selskab maa indestaa for, hvis de lide Skade. Var Selskabet derimod selv Assurandør, ja, saa kunde det roligt føre det døde Skib ind til Norge f. Ex., faa saa og saa meget i Bjergeløn og saa udbetale saa og saa meget til dem, der havde lidt Skade paa deres Kreaturer. Det er vor Hovedtanke, og Dampskibsselskabets Bestyrelse har ogsaa været saa venlig at svare, at den vilde kunne gaa ind paa en Foranstaltning af den nævnte Karakter. Altsaa Hovedprincippet har det forenede Dampskibsselskab saa vel som alle de øvrige Dampskibsselskaber

undtagen et erklæret sig villige til at gaa ind paa. — Men saa kommer det næste Spørgsmaal, nemlig Spørgsmaalet om Præmien, det „kildne Punkt“, og i den Henseende have vi ikke faaet noget Svar fra Bestyrelsen. Naar det nu er Bestyrelsens Ønske at faa Spørgsmaalet draget frem her, ved jeg ikke, om den mener, at ogsaa dette Punkt kan diskuteres; det vil ske aldeles som de Herrer ønske det. Spørgsmaalet er imidlertid nu startet, og det drejer sig da om forskellige Punkter. Først drejer det sig om Størrelsen af selve Præmien, men denne er atter afhængig af noget Andet, nemlig om Assurance skal være obligatorisk eller ikke. Dette er efter mine Begreber det vanskeligste Punkt. Vor Stilling er den, at naar vi anmode Selskabet om at være vor Assurandør, og vi dertil knytte vor Anmodning om en billig Assurance, saa maa vi ogsaa fra vor Side finde os i Tvang til at assurere. Man kan ikke forlange en billig Assurance, naar den ikke tillige bliver obligatorisk; thi bliver den ikke det, vil det med andre Ord sige, at Ingen vil assurere, eftersom Alle ville sige: Vi vide, at Kreaturerne blive ganske fortræffelig behandlede alligevel, eftersom Selskabet jo har paataget sig Assurance, altsaa ogsaa er interesseret i, at Dyrene faa en god Behandling. Bliver Assurance ikke obligatorisk, faar Selskabet som sagt, ingen Assurancepræmie, og det kan det selvfølgelig ikke staa sig ved. Vi mene altsaa, at vi ved at gjøre Assurance obligatorisk vilde kunne opnaa Lempelser, og herom var det, vi meget ønskede at høre Selskabets Anskuelse, eftersom det jo vil bero paa de Vilkaar, Selskabet stiller, om vi kunne blive enige om Foranstaltningen eller ikke. Det næste Spørgsmaal er det om Kælvkøer, det er jo ogsaa et af de „kildne“ Punkter, men da ogsaa en af de Detailler, som vi ikke have tænkt os at ville indlade os paa her, medmindre Selskabets Bestyrelse selv skulde ville drage det frem. Saa er der fremdeles det Punkt, som Landhusholdnings-selskabets Sekretær, Hr. la Cour, før fremdrog, nemlig om Bestyrelsen vil gaa ind paa for den udenrigske Fart at sætte Maximum for „mindre Kreaturer“ til 700, 600 eller 500 Pund som Skala eller Norm for Fragten og Assurance i Forbindelse dermed, ligesom det nu foreløbig er Tilfældet i Indlandet. Spørgsmaalene om Værdien og Fragten ere jo knyttede saa nøie til hinanden, men som Hovedprincip maa man vel holde sig til Vægten, om det end ganske vist er et Punkt, hvor det er meget vanskeligt at træffe en Afgørelse. — Der er endelig et Punkt, som jeg maa rette en Extraanmodning til Selskabet om at ville tage sig af. Udvalget har foreslaaet, at for Kreaturer skulde al Skade erstattes, som beløb sig til over 1 £., altsaa 18 Kr., men vi have glemt at tilføie en Grænse med Hensyn til Faar. For disses Vedkommende maa der jo nemlig sættes en anden Grænse, f. Ex, 5 sh., eftersom den Bestemmelse selvfølgelig ikke kan passe for Faars Vedkommende, at man ikke kan fordre Erstatning for Skade, naar den ikke beløber sig til 18 Kr. — Det skulde, som sagt, glæde mig, hvis man kunde blive enig med Selskabet om de forskellige Enkeltheder i Assurance-spørgsmaalet, men hvorvidt disse skulde diskuteres her eller overlades til Forhandling med Udvalget, skal jeg ganske henstille.

Tietgen: Det har forekommet mig rigtigst at tage dette Spørgsmaal frem her, saa meget mere som det indeholder forskellige Punkter, vi ikke tidligere have havt Leilighed til at klare, og om hvilke det vistnok er rettest at faa Udtalelser frem her, hvor baade Exportører og Kreaturopdrættere ere saa talrigt tilstede. Forinden jeg gaar over til Hovedsagen, maa jeg dog forvare mig imod et Udtryk af Grev Danneskjold, at Dyrene skulde blive bedre behandlede, naar Selskabet er interesseret i deres Behandling, end naar dette ikke er Tilfældet. Tværtimod, vi behandle fremmed Eiendom med større Samvittighedsfuldhed end vor egen. — Det er ganske vist, at Spørgsmaalet om Assurancepræmien vil afhænge af, hvorvidt selve Forsikringen skal være obligatorisk, men dette afhænger atter af noget Andet, deraf nemlig, hvorvidt de Herrer

ere i Stand til at gjøre den obligatorisk. Under de Samtaler, jeg tidligere har havt med Grev Danneskjold, ere vi gaaede ud fra, at Assurancen maatte være obligatorisk, og ved de Udtalelser om dette Spørgsmaal, som faldt ved Mødet i Aalborg, hvor Kammerherre Skeel præsiderede, gik man ogsaa ud fra, at den maatte være det. Jeg udtalte der, at kunde den blive obligatorisk, saa kunde vi gaa til en Præmie af $\frac{5}{8}$ pCt., men jeg tilføiede ogsaa, at efter nøiere Overvejelse vilde man vistnok finde det ganske overordentlig vanskelig at gjøre den obligatorisk. Naar de Herrer en Gang faa Leilighed til at gjøre Dem bekendte med de Forhandlinger, som Dampskibsselskabet har ført med Handelsforeningernes Delegerede, ville De se, at vi oprindeligt havde tænkt os Muligheden af at kunne sætte Fragten op med 1 sh., og paa den Maade komme ud over Spørgsmaalet. Saa var der ikke videre at gjøre, ethvert Kreatur, som kom ombord, betalte blot saa og saa meget i Fragt, derunder indbefattet Assurancen. Det kunde imidlertid ikke lade sig gjøre, thi naar der ikke betales Præmie efter Værdien, vilde det alt sammen blive til Præmiestude i Tilfælde af Forlis, det vilde altsammen have kostet 5—600 Kr. Stykket, selv om de kun havde en Værdi af 100 Kr. Efter Konferencer, som jeg har haft med Folk, der ere med i Forholdene, tror jeg ikke, det vil være muligt at gjøre Assurancen obligatorisk; men det er et Spørgsmaal, med Hensyn til hvilket jeg vil bede om Oplysning. Hvis den kan gjøres obligatorisk, ville vi kunne gaa ind paa en Præmie af $\frac{5}{8}$ pCt. fra Kjøbenhavn og Jylland, men hvis den bliver fuldstændig fri, vil den efter de statistiske Oplysninger, der have foreligget for mig, komme til at koste $\frac{1}{8}$ pCt. mere eller $\frac{3}{4}$ pCt. Udvalget, som i sin Tid havde Møde i Randers, gik ud fra, at den skulde være $\frac{1}{2}$ pCt.; men jeg skal dog strax gjøre opmærksom paa, at dette ikke kan lade sig gjøre hele Aaret. Vanskeligheden er netop den, at medens Dampskibsselskabet meget godt kan overtage den Del af Risikoen, som afhænger af Behandlingen ombord, kan Selskabet ifølge sine Love ikke paatage sig Risikoen ved Totalforlis. Nu er Risikoen med Hensyn til Totalforlis meget ringere om Sommeren end om Vinteren, medens Risikoen med Hensyn til Dødeligheden er meget større om Sommeren end om Vinteren. Det er en Vanskelighed, som er tilstede, og som gjør, at vi ikke kunne sætte Præmien lavere end $\frac{5}{8}$ pCt. Derimod kunne vi meget godt blive enige om den lille Modifikation, Grev Danneskjold omtalte med Hensyn til Grænsen for Godtgjørelse for Faars Vedkommende; det er naturligvis overset, at det ikke er kommet med. Hvis imidlertid Assurancen skal være fuldstændig fri — og det Udvalg, som har taget denne Sag under Behandling, vil sikkert komme til at savne baade Midler og Evne til at gjøre den tvungen — ville vi vistnok blive nødsagede til at sætte den op til $\frac{3}{4}$ pCt. Fra Selskabets Side har der været en fuldstændig Villighed til at overtage en saadan Forsikkring, saafremt det i Randers nedsatte Udvalg maatte have ønsket det. — Hvad Spørgsmaalet om Vægten angaar, vil jeg anbefale, hvad jeg ogsaa bemærkede før, at man for indeværende Aar bliver staaende ved den nu engang for den indenlandske Trafik for indeværende Aar vedtagne Grænse. Disse Taxter for den indenlandske Afdeling blive jo reviderede hvert Aar, og finde vi da Anledning til, næste Aar at forøge Maximum for hvad der kaldes mindre Kreaturer til 700 Pd., kunne vi jo gjøre det; men for indeværende Aar vilde det medføre alt for store Vanskeligheder at gjøre Forandringer. Om Vægt og Værdi staa i det indbyrdes Forhold, som Grev Danneskjold mente, er jeg ikke sagkyndig nok til at kunne bedømme, men foreløbig tillader jeg mig dog at betvivle det.

Danneskjold Samsø: Naar Etatsraad Tietgen havde udtalt, at det var en Sag, som Udvalget maatte afgjøre, om Assurancen skulde være obligatorisk eller ikke, og at Udvalget vistnok savnede baade Midler og Evne til at gjøre den obligatorisk, stillede det sig saaledes for Taleren, at det selvfølgelig maatte være Selskabets Sag at sige: Vi tage ikke Kreaturer ombord,

med mindre de ere assurerede hos os. Den her forsamlede Kreds kunde naturligvis kun siges at repræsentere enkelte Kredse af Mænd, men ikke Alle, og det var naturligvis vanskeligt for de her Mødte at slaa Noget fast; men *det* stod det i Selskabets Haand at gjøre. Ønskede Selskabet det ikke, saa var det en anden Sag, men dette Punkt maatte dog absolut diskuteres her. — Taleren havde ganske vist udtalt før, at Kreaturerne ville blive bedre behandlede, naar Selskabet overtog Assurancen; men deri laa aldeles ikke nogensomhelst Insinuation imod det forenede Dampskibsselskab; og han havde heller ikke forstaaet Etatsraad Tietgens Udtalelser saaledes, som om han for fuldt Alvor troede, at der var tilsigtet en Insinuation. Taleren havde kun udtalt som et almindeligt Princip, som Noget, vistnok Alle vilde være enige i, at den Fare, som man ved, at man er medinteresseret i, har man ogsaa større Interesse af at søge undgaaet, end den, man ikke er medinteresseret i. Hvor Talen var om et Selskab som det forenede Dampskibsselskab, der raader over en saa smuk Korporation af Førere og Folk, havde man vistnok i den Retning Intet at klage over; men det var jo klart, at naar et Mandskab ombord har den almindelige Bevidsthed, at den og den Vare ere de selv personlig interesserede i ikke kommer til Skade, saa vil ogsaa dette Mandskab som oftest blive mere omhyggeligt, mere ængsteligt, mere samvittighedsfuldt, end naar det ikke har en saadan personlig Interesse. Han haabede, som sagt, at han ikke maatte blive misforstaaet; det var kun en Bemærkning i al Almindelighed og ikke Noget, han særlig rettede mod Selskabet.

Skeel (Birkelse) var enig med Etatsraad Tietgen om det Ønskelige i, at disse Spørgsmaal diskuteredes her; men han ansaa det for rigtigst, at det Udvalg, som i sin Tid blev nedsat i Randers, specielt med Assurancespørgsmaalet for Øie, ogsaa blev den, som kom til at tage Sagen under nærmere Overveielse sammen med Dampskibsselskabet. Efter hans uforgribelige Mening var Assurancespørgsmaalet aldeles betydningsløst, naar Assurancen ikke blev obligatorisk, og det var sikkert noget, som de væsentligste Exportører fra Jylland vare fuldstændig paa det Rene med; men saa maatte der naturligvis ogsaa paa den anden Side fastsættes en Præmie, som de kunde være tilfredse med. Iøvrigt sluttede han sig til Danneskjolds Bemærkning om, at det maatte være Dampskibsselskabets Sag at gjøre Assurancen obligatorisk, altsaa paalægge Afsenderne at assurere.

Buchardt (Kjøbenhavn) sluttede sig til Kammerherre Skeels Udtalelse om, at Assurancespørgsmaalet kun kunde faa Betydning, naar Assurancen blev obligatorisk. Naar Etatsraad Tietgen, saa vidt Taleren forstod ham, havde tænkt sig Muligheden af, at nogen Exportør eller Afsender vilde assurere et Kreatur for 600 Kr., naar det kun var 100 Kr. værd, saa troede Taleren rigtignok, at denne Frygt ikke var paa sin Plads. For Øieblikket var der sikkert Ingen, der gjorde noget Saadant, og hvis Dampskibsselskabet overtog Assurancen, vilde det blive en Æres-sag, kun at assurere den virkelige Værdi. — Han troede dog ikke, at man, fordi Selskabet overtog Assurancen vilde faa en større Betryggelse for Kreaturerne gode Behandling, om det end maaske kunde se saaledes ud for dem, der ikke vare kjendte med den Maade, hvorpaa Kreaturer blive behandlede paa Skibene. Denne Behandlingsmaade var for Øieblikket fuldstændig god; var der Nogen, der ellers vilde komme frem med Anker i saa Henseende, maatte Taleren vel nærmest være imellem dem. Han ansaa det for ønskeligt, at det forenede Dampskibsselskab overtog Assurancen. Han havde i sin Tid fra de samvirkende Landboforeninger faaet tilsendt nogle Exemplarer af et Udkast i saa Henseende, og han havde ude paa Kvægtorvet samlet Underskrifter derpaa blandt sine Kolleger, efterat man først havde drøftet Spørgsmaalet. Der var ikke saa faa Afsendere her i Kjøbenhavn, som slet ikke assurerede, idet de gjorde gjældende, at For-

tjenesten var lille nok i Forvejen for Forretningsfolk, — han troede heller ikke at just Mange i de sidste Aars Tid havde sat synderlig Penge i Sparekassen eller Bikuben — og skulde man assurere, kostede hvert Dyr Afsenderen saa meget mere. Imidlertid sagde de, at vilde det forenede Dampskibsselskab overtage Assurancen for $\frac{1}{2}$ pCt., vilde de dog gaa ind derpaa. Hvis der var Tale om i dette Øieblik at slaa en Præmie af $\frac{5}{8}$ fast, vilde han paa det Bestemteste protestere derimod, ikke for sin egen Skyld, da han jo kun beskæftigede sig med Kommissionsforretninger, men paa Manges Vegne, som han havde talt med, og som han ikke havde kunnet faa til at gaa ind paa at ville assurere til en høiere Præmie end $\frac{1}{2}$ pCt. Folk heri Kjøbenhavn, og alle dem, der sendte Kreaturer her til Kjøbenhavn, vilde som sagt ikke gaa ind paa en høiere Præmie; men hvorvidt det forenede Dampskibsselskab desuagtet vilde gjøre sig udtillbens mod dem, kjendte Taleren ikke noget til.

Danneskjold Samsø var fuldstændig enig med Skeel; han troede ogsaa, at det Udvalg, som havde arbeidet i denne Sag, var paa det Rene med, at hvis Assurancen ikke blev obligatorisk, havde det Hele ikke meget at sige. Sagen var jo den, at ved obligatorisk Assurance opnaaedes den Fordel, at der kom en langt større Egalitet tilstede, for saa vidt som den mindre og den større Exportør vilde blive ens stillede, Noget, der jo ikke mindst havde Betydning for Kreaturhandlerne. Nu kunde den større Kreaturhandler sige: Jeg er min egen Assurandør, jeg sender saa og saa meget over, og jeg løber Risikoen, medens den mindre Kreaturhandler maa sige: *Jeg* sender kun et Par Kreaturer ad Gangen, tør derfor ikke løbe den Risiko, men maa assurere. Altsaa, blev Assurancen obligatorisk, vilde Alle blive eens stillede, og det var Grunden til, at man kunde gaa ind paa at gjøre den obligatorisk. Man haabede, at Selskabet, der jo exporterede saa overordentlig mange Kreaturer og rimeligvis fremtidig vilde komme til at exportere endnu flere, vilde gjøre et lignende Ræsonnement gjældende her som paa et andet Punkt, for saa vidt som det jo er sin egen Assurandør for Skibene, og at det efterhaanden som Exporten tog til, vilde kunne staa sig ved at overtage Assurancen til billigere Præmie, idet det jo ikke var nødsaget til at reassurere. Paa de forskjellige Henvendelser til Dampskibsselskaberne havde man, som bemærket, faaet Ja fra alle, undtagen fra et lille Selskab, der kun ejer eet Skib (Tietgen: Hvad er det for et Selskab?) Det kunde Taleren ikke godt sige; nomina sunt odiosa. Det var altsaa det, man ønskede at opnaa hos det forenede Dampskibsselskab, at Bestyrelsen vilde gaa ind paa den lave Præmie og se sig i Stand til at gjøre Assurancen obligatorisk. Det var et Ønske, som næredes af det Udvalg, der havde arbeidet paa denne Sag og faaet Tilslutning fra alle Landets Provinser. Med Hensyn til Dyrenes Behandling ombord paa Selskabets Skibe var det jo ogsaa nu af Buchardt udtalt, at den var udmærket, og Talerens Bemærkning om, at Kreaturerne vilde blive bedre behandlede, naar Vedkommende vare interesserede i deres Behandling, gjaldt derfor heller ikke som han ogsaa tidligere havde erklæret, særlig dette Selskab, men var rettet imod alle nuværende og kommende Selskaber i Almindelighed. Der kunde jo dog ogsaa godt tænkes Selskaber, som ikke behandle Dyrene godt, ja der var jo endogsaa paa Mødet i Dag faldet Yttringer imod et engelsk Selskab om, at Behandlingen der var saa daarlig, at hvis man her havde et Selskab, som behandlede Kreaturer saa skandaløst, vilde det blive forbudt af Politiet at benytte dets Skibe. Der kunde altsaa godt tænkes saadanne Selskaber, som ikke behandlede Kreaturerne godt.

Broge havde forstaaet Etatsraad Tietgen saaledes, at Selskabet vilde assurere Dyrene til en billigere Præmie, naar Assurancen blev obligatorisk, men det undrede ham noget, at Selskabet saa ikke vilde gjøre større Forskjel end $\frac{1}{8}$ pCt., en Forskjel, der dog kun var meget lille.

Det forekom ham, at Selskabet maatte opbyde Alt, for at Assurancen kunde blive obligatorisk, da det dog umuligt kunde interessere Selskabet, om Nogen vilde assurere i Ny og Næ en enkelt Gang under uheldige Vilkaar. Han troede, at Selskabet vilde gjøre en god Forretning ved at overtage Assurancen mod $\frac{1}{2}$ pCt., forudsat at den blev obligatorisk. Det skulde nok vise sig i Tidens Løb, naar man tog Gjennemsnittet af 5 eller 10 Aars Regnskaber, at dette langt fra vilde bringe Selskabet nogen Underballance, men tvertimod give det god Fortjeneste.

J. C. la Cour: Det var jo paa en Maade et overordentlig lille Spørgsmaal, enten man skulde give $\frac{4}{8}$, $\frac{5}{8}$ eller $\frac{6}{8}$ pCt., men alligevel var det dog et meget stort Spørgsmaal, for saa vidt som en Afgjørelse deraf efter Befolkningens Ønske i en væsenlig Grad vilde virke beroligende. Efter Breve, som Taleren havde faaet fra Jylland, var det klart, at hvis der ikke blev vist Imødekommen i dette Spørgsmaal, vilde man blive meget misfornøiet med et obligatorisk Krav paa Assurance, og man vilde blive det saa meget mere, som man jo nu som bekjendt kan assurere i „Zürich“ mod Totalforlis for $\frac{5}{16}$ pCt. og mod delvis Skade for $\frac{1}{4}$ pCt. for hele Aaret. (Tietgen: Men faar De saa nogensinde Pengene?) Jo, Selskabet er endogsaa meget kulant. Taleren havde Opgivelser fra flere Gaarde i Jylland, hvoraf der fra hver Gaards Besætning var exporteret omtrent 1000 Stykker i et Tidsrum af 17 Aar, og disse Oplysninger gik ud paa, at en Opgjørelse af de Erstatninger, Ejerne have faaet udbetalt for Totalforlis og for den øvrige Skade, som var kommet til deres Kundskab gennem deres Kommissionærer i Newcastle, at Kreaturerne havde lidt paa Reisen til England, viste, at de havde betalt i Præmier betydelig mere end de havde faaet udbetalt i Erstatning. Desuden kunde man i Aarhus assurere Kvæg ikke blot mod Totalforlis, men mod enhver Søgskade for $\frac{1}{2}$ pCt. om Sommeren og $\frac{3}{4}$ pCt. om Vinteren, hvilket vilde svare til $\frac{5}{8}$ pCt. hele Aaret rundt, dog ikke ganske; thi Faktum var, at af den hele Udførsel fra Danmark faldt der paa de 6 Sommermaaneder i 1882 61 pCt. og i 1883 63 pCt. Men dertil kom yderligere, at man ingenlunde i Aarhus havde stillet det op som et obligatorisk Krav, at der altid skulde assures til henholdsvis $\frac{1}{2}$ og $\frac{3}{4}$ pCt., tvertimod man havde gjort Præmierne en Del højere for dem, som ikke til Stadighed assurere, nemlig omtrent dobbelt saa høje for saadanne Afsendere, som for dem, der ere gaaede ind paa altid at assurere. Ved Siden af, at man altsaa der, ovenikjøbet uden at gjøre Assurancen obligatorisk, opstillede læmpeligere Vilkaar end dem, det forenede Dampskibsselskab i Øieblikket syntes at ville tilbyde, selv naar Assurancen blev obligatorisk, var det jo en Forretning og en Fortjeneste for de Paagjældende, en Fortjeneste, som, efter hvad der var Taleren meddelt, ikke var saa ganske ringe. Da det nu ikke var det forenede Dampskibsselskabs Hensigt at gjøre en Forretning ud af Assurancen, forekom det ham, at Selskabet, tilmed naar man fandt det nødvendigt at gjøre Assurancen obligatorisk, ogsaa maatte uden Tab kunde ansætte en saadan Præmie, som kunde virke beroligende ude i Befolkningen. Nogen endelig Præmie skulde jo imidlertid ikke fastslaaes paa dette Møde, saavidt han havde forstaaet, og han gjorde da den Henstilling, om ikke det forenede Dampskibsselskab her paa Mødet i alt Fald kunde afgive den Erklæring, at det saa langt fra var dets Hensigt at ville have nogen Fortjeneste ved Overtagelsen af Assurancen, at det, saa fremt det skulde vise sig, i Løbet af et Par Aar, at den Præmie, man nu bestemte sig til, i Virkeligheden gjorde det til en Forretning for Selskabet, da vilde ændre Præmien.

Tietgen: Det er saa langt fra, at Selskabet vil gjøre en Forretning ud af Assurancen paa Kvæg, at man, hvis det kan gøres for mindre, for $\frac{1}{2}$ pCt. f. Ex. med største Fornøielse ogsaa vil gjøre det. De Argumenter, som Hr. la Cour kom med, imponere mig ikke i nogen Maade,

thi der er intet Omraade, hvor der hersker mere Letsindighed og Uvidenhed end netop paa Assuranceomraadet; det saas jo allerede i Begyndelsen af Aarhundredet med Statens Enkekasse, og vi se det jo endnu med de mange Begravelseskasser, hvoraf hver anden er fallit og Gud ved hvor mange der ville blive det. Det, at Folk i Uvidenhedovre i Aarhus have begyndt paa at assurere for den og den Præmie — og jeg tror ogsaa, at man andetsteds i Jylland har noget lignende — uden at de vide hvad de skulle basere Præmien paa, det er ikke noget Argument; nej, saa skal jeg komme med ganske andre Argumenter, idet jeg har indhentet Oplysninger fra det københavnske Søassuranceselskab vedrørende de af dette udbetalte Erstatninger for Totalforlis. Det kan gjerne være, at man i Zürich har været meget kulant i Afgjøelserne (la Cour: I alt Fald i de af mig nævnte Tilfælde), men Ulykken er, at man baserer Assuranceen paa enkelte gode Aar og saa kan der bagefter komme ulykkelige Aar. (la Cour: Det var dog i alt Fald for et Tidsrum af 17 Aar). Det kan imidlertid ikke have været her fra København. (la Cour: Nej, fra Jylland). Vi have indhentet de nævnte Oplysninger fra det københavnske Søassuranceselskab, for at have noget Materiale at bygge paa, men de deri anførte Tal have iøvrigt ikke interesseret Selskabet, da vi ikke i tidligere Tid havde nogen Del i Kreaturudførslen. Disse Oplysninger gaa ud paa, at der i de 6 Aar fra 1877 til 1882, hvor der virkelig har været en stor Udførsel fra København, er betalt i Præmier 65,884 Kr. 58 Øre, medens der er udbetalt i Erstatninger 104,153 Kr. 52 Øre. I 1877 forliste Dampskibet „Brigadier“, i 1879 gik Dampskibet „Constantin“ under, og i 1881 blev der udbetalt Erstatning for partikulær Skade paa 2 Sendinger Kreaturer af Værdi henholdsvis 16,550 Kr. og 4888 Kr. 52 Øre. I Aarene 1874—76 forefaldt to større Skader med Tab paa Kreaturer for begge af ca. 40,000 Kr. Efter den Erfaring, som dette Selskab har gjort i Løbet af 10 Aar, er der i dette Tidsrum altsaa betalt omtrent 40,000 Kr. mere end der er taget ind i Præmier. (En Stemme: Det var ikke obligatorisk Assurance.) Nej, det var det ikke, men det er Resultater, som et Selskab, der virkelig har givet sig af med saadanne Forretninger, er kommet til, og det er paa den Slags Erfaringer, man maa basere en Assurance og ikke paa hvad uvidende Mennesker i Aarhus og Esbjerg kunne falde paa. Det gaar med den Slags Ting som med de mange Begravelseskasser; de betale, saa længe Ingen dør, men naar Folk begynde at dø, betale de ikke. Det forenede Dampskibsselskab ønsker ikke i mindste Maade at have nogen Fordel af Assuranceen; ganske vist ønsker man heller ikke Tab ved den Historie, men man har dog ikke Noget imod, om det virkelig skulde koste En nogle Tusind Kroner. Jeg har nævnt $\frac{5}{8}$ pCt., jeg kunde for den Sags Skyld lige saa godt have nævnt $\frac{1}{2}$ pCt. (Stemmer: Saa ville Folk være tilfredse). Naar jeg har nævnt $\frac{5}{8}$, er det fordi det er det Resultat, man er kommet til efter de foreliggende Erfaringer; men $\frac{1}{8}$ pCt. spiller jo iøvrigt for København, hvorfra der udføres for 4 Millioner Kroner, kun en ringe Rolle, det er kun 5000 Kr. for hele Aaret, og for Vinteren, hvor Udførelsen er saa meget mindre end om Sommeren, vil Forskjellen kun udgjøre 500 Kr., altsaa ikke mere end hvad et eneste godt Dyr koster. Dampskibsselskabet skal med største Fornøjelse begynde paa at assurere for $\frac{1}{2}$ pCt., naar de Herrer kunne gjøre Assuranceen obligatorisk, men *vi* ere alt for blufærdige til at gjøre det. Jeg forstaar ikke, hvad Hr. Buchardt mente med, at Selskabet skulde ville gjøre sig „udtilbens“; vi ere tvertimod vant til at blive behandlede, ja tildels mishandlede paa den allerværste Maade. Vi skulde som sagt gjerne begynde med $\frac{1}{2}$ pCt., og naar Landhusholdningsselskabet og Udvalget i Randers og Kvægtorvet med Buchardt og hans Underskrivere kunne faa $\frac{9}{10}$ af Exportørerne til at udtale Ønsket om, at Assuranceen skal være obligatorisk, saa gjøre vi den obligatorisk. „Vor Herre bevare *min* Mund“ sagde Kjærlingen, men naar *de Herrer*, paatvinge os det, saa skulde vi gjerne gjøre det (Danneskjold: Vi ønske Intet hellere). Ja, have de Herrer Myn-

dighed til at forlange den obligatorisk, godt, saa skulle vi ogsaa gjerne begynde med $\frac{1}{2}$ pCt., og trods de Erfaringer, et af vore egne Selskaber har indhøstet og det med $\frac{1}{4}$ pCt. højere Præmier — Præmien har været meget højere tidligere — er der dog vist ingen Tvivl om, at vi efter den Tillid, som det forenede Dampskibsselskab og dets Kaptainer nyde, ogsaa kunne faa assureret for $\frac{1}{4}$ pCt. om Sommeren og noget mere om Vinteren. I modsat Fald skal det ikke komme an paa, om det virkelig skulde koste det forenede Dampskibsselskab fem, ti, tyve tusind Kroner om Aaret. Hvis altsaa Landhusholdningsselskabet under sine Auspicier og Udvalget i Randers med sin Autoritet tilskriver det forenede Dampskibsselskab som Svar paa den Skrivelse, man i sin Tid fremkom med, at man hele Landet over ønsker en obligatorisk Forsikkring af denne Art, at det kun er rene Undtagelser, naar Folk ere af en anden Mening, og at man derfor opfordrer det forenede Dampskibsselskab til, at det i Fremtiden, foruden at opkræve Fragt, stiller det som en absolut Betingelse, at Vedkommende skal forsikre imod en Præmie af $\frac{1}{2}$ pCt., ja, saa maa Selskabet gaa ind derpaa, og vi maa saa finde os i den Tale om Monopol Magt, og deslige, som vi nu ere saa vante til og som vel ogsaa vil følge bagefter her.

Danneskjold Samsø vilde dertil bemærke, at det dog maatte udgaa fra det forenede Dampskibsselskab, men naturligvis efter Pression fra Udvalget. Han maatte imidlertid vedblivende anmode om, at Landhusholdningsselskabet blev holdt udenfor. Derimod forelaa der en Udtalelse fra Bestyrelsen for alle Fællesforeningerne for hele Danmark, fremdeles havde man jo en Udtalelse fra Kreaturhandlerne fra hele Jylland og fra Fyn, Kjøbenhavn, Sjælland og Lolland-Falster. Endelig var Udvalget i Randers ogsaa berettiget til at udtale sig, og han vilde i saa Henseende gjøre opmærksom paa, at Udvalgets Forslag til Bestyrelsen gik ud paa at sætte ind som Paragraf 4: Alle Afsendere ere pligtige, til at assurere paa den i § 1 nævnte Maade. Der forelaa altsaa et Tilbud fra hele Landet, men paa Landhusholdningsselskabets Vegne kunde Taleren naturligvis ikke afgive nogen Erklæring.

J. C. la Cour: De Oplysninger, han havde kunnet skaffe tilveje, vare naturligvis kun spredte, og han havde i Øvrigt ogsaa vidst tidligere, at man her sikkert vilde møde med ganske anderledes fyldige Oplysninger. Der var dog eet Punkt, han ansaa det for en Nødvendighed at faa klaret, nemlig det, om Assurance skulde finde Sted paa den Maade, at Kreaturafsenderen selv sætte den Værdi paa sit Dyr, som han ønskede det assureret for, og derefter betalte Præmie. Det var netop saaledes, Taleren kunde ønske det, saa at der altsaa ikke blev Tale om Vægten, men om Værdien.

Tietgen: Selvfølgelig, og det var netop ogsaa af Hensyn hertil, at han med velberaad Hu havde undladt at svare Hr. Buchardt paa hans Bemærkning om, at det vilde være en Æressag at ansætte den virkelige Værdi paa Kreaturerne, thi man havde jo altid Lov til at sætte en Afektionsværdi derpaa. Da det forenede Dampskibsselskab havde Møde med de Delegerede for Handelsforeningerne, var der saaledes dem, som paastode, at de allerfleste Opdrættere ønskede selv at følge deres Stude ombord. Ganske vist havde man jo nu hørt, at Folk fra Aarhus sendte deres Stude til Esbjerg, hvor de ikke kunde følge dem ombord, men der kunde dog være et enkelt elsket Dyr, som man kunde sætte overordentlig høj Pris paa, og en Ting kunde man være sikker paa, og det var, at naar man f. Ex. vilde sætte en Præmie af 1 sh. for hver Stud, vilde det i Tilfælde af Forlis vise sig, at der var saa overordentlig mange Præmiestude her i Danmark, at der ikke kunde være Tale om at assurere paa den Maade.

Bay spurgte, om man havde tænkt sig, at lade denne Assurance ogsaa omfatte Svin.

Tietgen: Nej, Svin og Kælvekøer har man ikke tænkt sig at tage med.

Bay anførte, at, saa længe Lolland havde sit eneste Dampskib, havde man det Tilfælde, at naar man f. Ex. havde 1 pCt. Tab paa det øvrige Fragtgoods, havde man kun 1 pro Mille Tab paa Kreaturer. Han vilde dernæst spørge, hvorledes en saadan Assurance som den heromhandlede vilde stille sig ligeoverfor den Skade, Kreaturerne led paa Jernbanevognene. Det var Talerens Mening, hvad ogsaa var blevet berørt af en tidligere Taler, at den største Skade led Kreaturerne paa Transporten ned til Søen paa Jernbanevognene.

Danneskjold Samsø: Dyrene bleve vurderede, inden de kom ombord. Der kunde jo, for at fjerne Misforstaaelser, gøres en Tilføielse paa Certifikaterne om, at Selskabet ikke overtog Ansvaret for den Skade, som Dyrene ved Vurderingen viste sig at lide af.

Tietgen gjorde paany opmærksom paa, at Kælvekøer og Svin selvfølgelig vare undtagne. Forresten vilde det jo blive nogle hyggelige Forhandlinger mellem Dampskibsselskabet og Jernbanen, naar man skulde protestere mod ethvert Dyr, der havde lidt Skade ved Jernbanetransporten. Det vilde blive en Uendelighed af Vrøvl.

Iøvrigt fulgte det af sig selv, at man her kun havde behandlet Spørgsmaalet i al Almindelighed. Senere vilde der jo nødvendigvis finde Konference Sted imellem Bestyrelsen og Udvalget i Randers, ligesom der jo ogsaa nødvendigvis maatte finde Forhandlinger Sted med nogle af Selskabets Embedsmænd, for at man kunde blive enig om selve Formen for Policerne, tildels ogsaa om Formen for Konnossementerne, og ligeledes maatte der træffes Bestemmelser med Hensyn til Eftersynet af og Kontrollen med Dyrene, naar de komme ombord.

Det sidste Punkt paa Dagsordnen var Spørgsmaalet om *den indenrigske Trafik*, der indledes af

Grosserer Broge: Jeg skal først tillade mig at forvare mig imod, at jeg skulde have Noget med den omtalte Assurance i Aarhus at gøre. Jeg har ikke noget Kjendskab dertil. — Med Hensyn til den indenrigske Trafik kunne vi vistnok Alle slutte os til den Udtalelse, som Dampmøller Bay kom med, at denne Trafik besørges af det forenede Dampskibsselskab saa godt, at vi ikke vide, hvorledes vi skulde ønske den bedre. Det kan jeg i alt Fald erklære for mit eget Vedkommende, og det generer mig ikke at erklære end yderligere, at Trafiken paa Aarhus og de Byer, som jeg har Kjendskab til, besørges langt bedre af det forenede Dampskibsselskab, end den tidligere besørgedes af os selv. Det forenede Dampskibsselskab har det ganske anderledes i sin Magt, naar vi trænge til et Suppleringskib eller vort Skib paa den ene eller den anden Maade ikke kan sejle, at sende et andet Skib derover. Det har Selskabet ofte gjort, og det er noget, vi maa paaskjønne. Naar jeg med Hensyn til den indenlandske Fart skulde ønske noget, som kunde komme hele Landet tilgode, vilde det være en daglig Dampskibsforbindelse mellem Kjøbenhavn og Aarhus. Jeg tror ikke, man vil kunne forlange et bedre Skib end det, der nu gaar paa denne Rute nemlig „Kjøbenhavn“; men naar der hver Aften gik Skib fra Aarhus til Kjøbenhavn og hver Aften Skib her fra Kjøbenhavn til Aarhus, er jeg overbevist om, at det vilde blive hilst med Glæde af hele Landet, ligesom jeg er overbevist om, at det vilde bringe det forenede Dampskibsselskab en god Indtægt. Ligeledes vilde det blive hilst med Glæde over hele Landet, dersom det forenede Dampskibsselskab gjorde Farten paa Kallundborg daglig, saaledes at der hver Dags Formiddag gik et Skib til Kallundborg og hver Dags Formiddag et Skib til Aarhus. Jeg ved, at de forenede jydsk Landboforeninger have henvendt sig til Re-

gjeriingen i saa Henseende, men jeg har ikke noget Haab om, at man opnaar noget gjennem Regjeringen, i alt Fald ikke naar det ikke kan ordnes administrativt, og det kan det jo ikke. Derimod haaber jeg, at vi snart kunne opnaa det gjennem det forenede Dampskibsselskab, og det er ogsaa min Overbevisning, at først naar disse to Ruter blive daglige, ville de betale sig rigtig godt for det forenede Dampskibsselskab. Naar vi komme til Ende med vore Forretninger her i Dag, og Alle gjerne ville hjem, ere vi saaledes situerede, at vi ikke en Gang kunne komme hjem undtagen ad den græsselig besværlige Tur over Land. Dersom der derimod var et Skib, som iaften gik til Jylland, kunde Alle fra Jylland være hjemme imorgen Søndag. Desuden ere vi blevene vænnede af med at se i Bladene, paa hvilke Dage Skibene gaa, hvorimod vi jo vide, at Jernbanen befordrer Reisende hver Dag, og det er Noget, som det forenede Dampskibsselskab skulde bide Mærke i, at naar der ikke er flere der benytte Ruten over Kallundborg end Tilfældet er, kommer det sikkert for en stor Del deraf, at Folk ikke vide, hvilke Dage det er Skibet gaar. Dersom Folk derimod vidste, at det gik hver Dag, kan man være overbevist om, at saa vilde den Rute blive arbeidet op til at blive en meget god Rute, ikke at tale om den direkte Rute, der, naar den blev daglig, efter min Mening vilde blive fuldt saa indbringende for Selskabet, som den er nu. Idet jeg altsaa udtaler min Anerkjendelse af den Maade, hvorpaa det forenede Dampskibsselskab besørger den indenrigske Fart, tillader jeg mig at gjøre de to nævnte Forslag.

Skeel: Naar Broge var saa venlig at nævne de forenede jydsk Landboforeninger, kunde Taleren supplere denne Udtalelse med, at de nævnte Foreninger havde henvendt sig til det forenede Dampskibsselskab ifølge den Bemyndigelse, man havde faaet paa det sidste Delegeretmøde i Aarhus, med Anmodning om, at Selskabet vilde sætte en daglig Forbindelse i Gang imellem Aarhus og Kallundborg. Landboforeningerne fik et overordentlig imødekommende Svar fra Selskabet, og det stod nu paa Forhandlinger mellem dette og Jernbanen. Hvorvidt disse Forhandlinger vilde føre til noget Resultat, vidste han ikke, men han skulde dog ikke undlade at udtale sin Paaskjønnelse af det imødekommende Svar, som Landboforeningerne havde faaet fra det forenede Dampskibsselskab.

Segelcke kunde med Hensyn til den indenlandske Trafik ikke ønske nogen mere hyppig og alsidig Forbindelse end den, man havde. Derimod kunde Smøraskiberne vist nok ønske en Forbedring i Transporten om Sommeren. Som Forholdet er for Øieblikket udsættes Smørret i den indenrigske Fart ofte i saa høj Grad for Varmens Paavirkning, at det kommer frem i en alt andet end tilfredsstillende Form. Det vilde derfor vistnok være heldigt, om det forenede Dampskibsselskab vilde gjøre noget mere for en kjøligere Transport af Smørret her hjemme, og iøvrigt ogsaa paa de udenlandske Ruter, for saa vidt det ikke allerede var sket. Han skulde indrømme, at det forenede Dampskibsselskab tidligere havde været stillet noget vanskeligt i saa Henseende, fordi der hos Smørhandlerne havde været Tvivl tilstede om, hvorvidt Afkjøling af Lasterummet vilde være heldigt for Smørret. Nu derimod vare vist Alle gaaede over til at samstemme i, at det vilde være heldigt, at Smørret fik et saa kjøligt Rum som mulig paa Reisen, og han skulde derfor henstille, at der i de Dampskibe, som regelmæssig benyttes til Smørtransport, blev indrettet afkjølede Lasterum.

Wedell-Wedellsborg: Det var klart, at saa længe det forenede Dampskibsselskab benyttede Dampskibe, som vare særligt indrettede for Passagerer, kunde de ikke være saaledes indrettede, at de kunde gjøre Fyldest som gode Kreaturskibe. Der var Mangler i saa Henseende, Mangler, som ganske sikkert bleve følte af Landmændene, men Taleren vilde desuagtet benytte Lejligheden til, som Formand for de samvirkende Landboforeninger, at sige det forenede

Dampskibsselskab. Tak fordi Selskabet havde vist Agerbruget saa megen Interesse ved at skjærme de Dyr, som transporteres paa disse Ikke-Kreaturskibe, idet Selskabet havde ladet anbringe et midlertidig Dække over Dyrene om Vinteren. Man var indgaaet med et Andragende i saa Henseende, og 2—3 Dage efter var det opfyldt. Naar Etatsraad Tietgen før havde sagt, at Dyrene ikke for det Tilfælde, at Selskabet overtog Assurancen, vilde blive pleiet omhyggeligere end nu, da Dyrene seile paa Afsenderens Risiko, skulde Taleren dertil bemærke, at han troede ogsaa, at de Dyr, som vare ombord i det forenede Dampskibsselskabs Baade i indenrigsk Fart blev saa godt behandlede, som Lokalteterne tillode det; men der var en Ting, som Landmændene ikke ret kunde forsone sig med, og det var det, at Fragtbrevene blev forsynede oppe i det ene Hjørne foroven med en lille Bemærkning saalydende: „Selskabet er uden Ansvar for Tab eller Skade paa Kreaturer, som dø, springe overbord eller beskadiges under Overreisen. Ligeledes indestaas ikke for feilagtig Udlevering „hidrørende fra manglende eller utydeligt Mærke“. Det maatte indrømmes, at det var vanskeligt at føre Kreaturer med Skibe, der vare særligt indrettede for Passagerer, men naar nu paa den anden Side den Slags Varer kunde komme med, og naar de i en saa lang Aarrække, som Tilfældet havde været, vare blevne meget tilfredsstillende befordrede, fandt han ogsaa nok, at det burde være et overvundet Stadium at paatrykke den omtalte lille Bemærkning, thi det saa ellers virkelig ud, som om denne Vare stod langt under alle andre Varer, som Selskabet befordrede. Iøvrigt vilde han henlede Opmærksomheden paa, at det var Noget, Landboerne vilde sætte overordentlig Pris paa, om de Dyr, der føres med Skibene i indenrigsk Fart, i Overensstemmelse med, hvad der havde fundet Sted siden i Fjor Vinter, og saa fremtidig om Vinteren førtes under den Slags midlertidigt Dække, som dannes ved Hjælp af Seil, ja, der var endogsaa fremkommet Ønske om, at Dampskibsselskabet fremtidig ikke vilde modtage nogetsomhelst Kreatur, naar det ikke kunde modtage det under dette Dække. Det var nu vel næppe Noget, som strax lod sig gjøre, men han vilde dog sige, at man betragtede denne Transport som temmelig vigtig. Da nu Behandlingen af Dyrene var saa god, kunde man ogsaa gjerne undlade den lille Advis, der stod paa Fragtbrevene, thi det saa jo næsten ud, som om Selskabet slet ikke paatog sig noget Ansvar for Kreaturerne, og hvad Bemærkningen om Udleveringen angik, saa forekom det ham, at Selskabet ikke kunde skyde ethvert Ansvar fra sig for Udlevering af de Dyr, som det modtager til Besøgelse. Naar der var en hel Del Smør ombord med forskellige Mærker, var der dog en Garanti for, at Vedkommende fik, hvad han skulde have, og saaledes syntes han ogsaa, at der kunde snarere føies en Bemærkning til paa Fragtbrevet om, at ethvert Dyr skal være forsynet med et saadant Mærke, at Feiltagelse ikke kan finde Sted; men den Maade, hvorpaa man nu ganske havde frigjort sig for ethvert Ansvar i saa Henseende, havde vakt en vis Betænkelighed hos Landmanden.

Buchardt havde hos sig selv gjort de samme Bemærkninger som dem, Baron Wedell var kommen med i Anledning af Paategningen paa Fragtbrevet, hvorved det syntes, som om Selskabet fraskrev sig ethvert Ansvar for Dyrene. Saa vidt Taleren bekjendt, fandtes der ikke en saadan Bemærkning paa Fragtbrevene vedrørende dødt Gods, tomme Fjerdinger o. s. v., og det skulde dog næsten synes, som om Kreaturer maatte rangere lige med disse Varer. Ganske vist skulde han indrømme, at det var vanskeligere at føre levende Kreaturer, især naar det er Storm og Uvej, end at transportere andre Varer, men her var jo ogsaa kun Tale om Ansvar i godt Veir, og naar et Selskab modtager Kreaturer til Transport, kan det dog ikke i Tilfælde af, at der lides Skade og søges Erstatning, sige: det er Noget, vi ikke have med at bestille. Han havde tidt tænkt over — man gjør sig jo altid sine Tanker i sit stille Sind, naar man har

Tid til det — hvad Grunden kunde være til, at der var saa faa Kreaturer fra Jylland her til Kjøbenhavn, da man dog i Grunden havde bedre Priser paa det kjøbenhavnske Kvægtorv end paa de jyske Pladser, selv naar Udgifterne til Transporten droges fra, og han havde da tænkt sig — og det havde han ogsaa hørt bekræftet fra anden Side — at Grunden var den, at Kreaturerne ikke saa godt ud, naar de kom til Kjøbenhavn. Hvis han boede i Jylland, vilde han heller ikke sende et eneste Kreatur til Kjøbenhavn, uagtet han kun var Kreaturkommissionær, da Kreaturerne ikke blive behandlede saa godt, som de burde. Saasnart de havde staaet ombord i et Par Timer, vare de saa snavsede og saa saa væmmelige og stygge ud, at man skulde tro, de vare blevne trukne gennem en Rendesten; sandsynligvis kom dog Kreaturerne i en meget bedre Tilstand over til England. For et Par Aar siden kom der 7 døde Kreaturer ud paa Kvægtorvet. De vare frosne ihjel, han havde selv været tilstede ved Operationen, da Huden blev taget af dem. Dyrene vare ganske vist frosne, stivfrosne da de kom derud, men de vare slaaede ihjel af de voldsomme Stød, de havde faaet underveis, de havde en ganske kort Stump halv-raadden Reb paa, altsaa ikke en Gang et ordentligt Reb. Naar det nu i den omtalte Anmærkning hed, at der ingen Erstatning gives i Tilfælde af, at Dyrene springe overbord, saa vilde han spørge, hvordan kan det gaa til, at de springe overbord? De kunne jo bindes; men det var klart, at naar de intet Reb have paa, kunne de springe overbord. De Dyr, der gik til England, havde jo ogsaa Reb paa, som man jo daglig saa, men naar Kreaturer gik med indenrigske Skibe, gav man dem gamle raadne Reb paa. Om de Dyr, som han havde talt om, gjaldt det sikkert, at de ikke vilde være blevne slaaede ihjel, hvis de havde havt ordentligt Reb paa. Der burde derfor gjøres Noget i saa Henseende. Naar det dernæst stod paa Fragtbrevet, at Selskabet var uden Ansvar for de Feil, der kunde finde Sted ved Udleveringen, hidrørende fra utydeligt Mærke, fandt Taleren, at det vilde være langt fornuftigere, om der blev slaaet en stor Plakat op, hvorpaa der stod, at intet Dyr bliver modtaget til Transport til Kjøbenhavn, med mindre det er forsynet med et tydeligt Mærke, og om der medfulgte et tydeligt Fragtbrev fra en navngiven Af-sender. I Særdeleshed burde Selskabet have en Mand derovre, som kunde varetage dets Interesser, det vilde dog ikke koste saa farligt. Saa vilde Selskabet kunne svare for, at Kreaturerne kom i god Tilstand hertil, men efter den omtalte Paategning kastede det alt Ansvar fra sig og gik ikke ind paa en eneste lille Indrømmelse af, at det havde Ansvar for Dyrenes ordentlige Behandling. Det skulde glæde ham, om der herefter kunde ske nogen Forandring i den antydede Retning for den indenrigske Farts Vedkommende, saa at Dyrene kunde komme hertil i en bedre Tilstand, saa kunde Selskabet maaske faa noget igjen af den tabte Handel fra Jylland.

Forstander A. la Cour henstillede, om det ikke var muligt, at der kunde komme forskjellig Taxt for Faar og Lam, da dog et Lam havde mindre Værdi end et Faar. Forøvrigt var dette Noget, som ogsaa vilde berøre den udenrigske Trafik, og da der paa Tider af Aaret gik en hel Del Lam over til England, var det dog aabenbart, at en høi Fragt paa dem tyngede Udførslen betydeligt.

Tietgen maatte nærmest opfatte Hr. Buchardts Udtalelser som Bemærkninger, der vedrørte Redaktionen, den stilistiske Redaktion, af den nævnte Paategning paa Konnossementerne, og han vilde da tillade sig at spørge, om det nogensinde var hændet ham, at Selskabet, naar der var sket Reklamationer, havde skudt sig ind under Paategningen, altsaa havde villet unddrage sig sit Ansvar under Paaberaabelse af denne.

Buchardt: Dyrene, der vare frosne ihjel, tilhørte ikke ham; men iøvrigt troede han ikke, at Vedkommende havde faaet nogen Erstatning. Han selv fik kun sendt meget faa Kreaturer fra Jylland.

Tietgen: At Dyrene frøs ihjel, var da ikke Selskabets Skyld; iøvrigt lod det til, at de baade frøs ihjel og bleve slaaede ihjel, saa at de altsaa døde to Gange. At de havde daarligt Reb paa, var da heller ikke Selskabets Skyld. Mit Spørgsmaal var iøvrigt det, om Selskabet i dette eller overhovedet i noget Tilfælde havde skudt sig ind under den nævnte Paategning. Er noget saadant Tilfælde Dem bekendt?

Buchardt: Nej.

Tietgen: I saa Fald kan jeg kun forstaa Deres Bemærkninger som Redactionsbemærkninger, sigtende til en bedre Forstaaelse af den omtalte Paategning. Det, jeg havde bedt om, var et bestemt Exempel paa, at Selskabet havde benyttet sig af denne Paategning til at unddrage sig Ansvar. Paategningen staar der ogsaa kun for at undgaa Krakilere, og ogsaa paa Konnossementerne for andet Gods findes en lignende Paategning, at Selskabet er uden Ansvar for Udleveringen af Varer, der ikke ere forsynede med tydeligt Mærke. I den Slags Forhold gaar Selskabet frem med den største Loyalitet, noget, som det ogsaa har været Bestyrelsen en stor Fornøjelse at høre anerkjendt her i Dag. Naar man kun af den Grund finder sig foranlediget til at give en saadan Paategning, at man vil gardere sig mod Overgreb, kan det heller ikke forandre noget i den Maade, hvorpaa man ellers optræder overfor Kreaturafsenderne. Naar det dernæst er blevet sagt, at Dyrene vare snavsede, naar de kom i Land, er det dog et stort Spørgsmaal, om de ikke tidt have været snavsede, før de kom ombord. — Med Hensyn til det af Professor Segelcke reiste Spørgsmaal om kølige Rum i Skibene for Smør, skal jeg bemærke, at vi engang ere blevne raadede til at stuve Smørret ned i Agterlasten i et Rum, som holdes under Vandet; men Anbringelse af Is i Rummet er noget, som mange Afsendere ligefrem forbyde os. Vi have i sin Tid ogsaa gjort Forsøg med Iskøling paa Jernbanen mellem Newcastle og Manchester, men der var Flere, som protesterede derimod. Der er flere Smørhandlere, som hverken ville have Is ombord i Skibene eller paa Jernbanen, og da vi engang tildels kølede et Rum i Newcastle-Skibet med Is, var der Mange, som ikke vilde have deres Smør anbragt der. Det vil derfor vistnok være vanskeligt paa Jernbanen at gaa videre end til at have hvidmalede Vogne og Ventilation, saaledes som der er nu. — For ikke at blive misforstaaet skal jeg med Hensyn til Assurancespørgsmaalet bemærke, at Ansvarets Ophør i det forudsatte Tilfælde, at Assurancen bliver udelukkende obligatorisk, gjælder kun den udenrigske Fart. For den indenrigske Farts Vedkommende er Forholdet allerede nu det, at man ved en kontinuerlig Assurance kan assurere sine Varer for 1 pro Mille. (En Stemme: Mod Totalforlis?) Ja, mod Totalforlis. — Saa staar der kun tilbage at omtale de Bemærkninger, som Hr. Broge i sit Indledningsforedrag kom med om den almindelige Tilfredshed, der vilde blive udbredt over hele Landet, hvis der kom en daglig Forbindelse mellem Aarhus og Kallundborg. Jeg tror dog, at Hr. Broge i alt Fald her glemte sine Nærmeste, thi om man just i Aarhus, og det gjælder navnlig Statsbanerne derovre, vilde føle sig saa tilfreds med en saadan Fart, betvivler jeg i høj Grad. I alt Fald have Statsbanerne paa mange Maader søgt at forhindre en saadan daglig Fart, idet Taxterne ere indrettede paa særlig venlig Maade mod det forenede Dampskibsselskab. Det har været mig kjært at høre af Hr. Kammerherre Skeel, at de forenede jyske Landboforeninger have været tilfredse med det Svar, de have faaet af det forenede Dampskibsselskab angaaende denne Fart, og endnu kjærere vilde det være mig, om Svaret ogsaa vilde vække Tilfredshed hos min Nabo til Høire (Danneskjold-Samsø), men det betvivler jeg. Den eneste Maade, hvorpaa en daglig Fart mellem Aarhus og Kallundborg kan tænkes at ville betale sig, er, naar den udføres nogenlunde med eet Skib; thi Farten betaler sig ikke engang nu, da den ikke er daglig. Gjennemsnitlig

har Indtægten været 4000 Kr. maanedlig, men da Driftsudgiften ved „Vesta“ er 5000 Kr., og dertil yderligere maa regnes et Par Tusind Kroner for Slitage og andre Ting, har der altsaa været en Underballance af ca. 3000 Kr. maanedlig. Om Farten skulde kunne betale sig bedre, naar den blev daglig, betvivler jeg. Skulde der, som Hr. Broge ønskede det, hver Dags Formiddag afgaa Skib fra Aarhus og hver Dags Formiddag Skib fra Kallundborg, maatte dertil behøves to Skibe, men saa dristige ere vi dog ikke, at vi ville sætte to Skibe i Gang. De 6 Dage om Ugen vilde ogsaa eet Skib kunne gaa frem og tilbage engang daglig mellem Aarhus og Kallundborg, naar det nemlig om Formiddagen gik til Aarhus og derfra tilbage til Kallundborg om Aftenen Kl. 11^{1/2}, efter Syd- og Nordtogets Ankomst; men saa maatte de Herrer fra Aarhus jo rigtignok altid gaa ombord om Natten. For at Turen skulde kunne blive tilfredsstillende, maatte desuden Morgentoget fra Kjøbenhavn afgaa Kl. 7 i Stedet for Kl. 9, da Skibet ellers ikke vilde faa tilstrækkelig Overliggetid i Aarhus til at losse og lade. Selskabet er fra sit Standpunkt iøvrigt langt tilbøieligere til at gjøre den direkte Fart fra Kjøbenhavn til Aarhus daglig, og i den Del af Aaret, hvor der er flest Rejsende, har man jo ogsaa hidtil sat et Skib til igang, saa at Farten i den Tid har været daglig. — Jeg tror dermed at have besvaret de Spørgsmaal, som ere blevne rettede til Selskabet.

Danneskjold-Samsø vilde ikke opholde Mødet med nogen lang Udtalelse om det berørte Spørgsmaal om Konnosementerne og Paategningen derpaa; han vilde kun sige, at det Punkt, som forekom ham at være det svageste, var det, at Selskabet ikke var ansvarligt, naar et Kreatur sprang overbord. Et slet Mærke kunde man nok gjøre Afsenderen ansvarlig for, men det var haardt for denne at skulle bære Tabet, naar f. Ex. et Faar springer overbord, eftersom Faar jo ikke bindes. Iøvrigt havde man næppe hørt Tale om noget saadant Tilfælde. (Fuldmægtig Nørregaard: Det er sjældent eller aldrig hændet.) Naar Etatsraad Tietgen havde spurgt, om man kjendte noget Tilfælde, hvor Selskabet havde skudt Ansvar fra sig, betvivlede Taleren, at man kunde paavise noget Exempel derpaa. Naar dette Punkt var draget frem, var det sikkert ogsaa kun, fordi den nævnte Paategning var noget stødende for Afsenderne. Selv havde han dog aldrig følt sig stødt derover. — Han havde lige fra Begyndelsen af Mødet holdt sig borte fra lokale Sager, men med Hensyn til Spørgsmaalet om Farten mellem Kallundborg og Aarhus maatte han dog udtale Haabet om, at det forenede Dampskibsselskab ogsaa i denne Retning, som det havde gjort det i saa mange andre, vilde vide at imødekomme til alle Sider. Det vilde vist være meget let for det forenede Dampskibsselskab i dette Tilfælde at tage en lille Smule Hensyn til Samsø. Da Hr. Broge havde fremsat saa mange lokale Ønsker i Dag, maatte han dog sikkert kunne tilfredsstilles uden at Samsø fik disse Natteture. Det vilde være ganske overordentlig uheldigt, om det altid skulde være om Natten, naar Samsingerne skulde rejse til den ene Side.

Bay spurgte, om ikke dette Spørgsmaal om Ansvar for overbordspringende Kreaturer vilde falde bort, naar Selskabets Overtagelse af Assurancen traadte i Kraft.

Tietgen: Nej, Paategningen vedkommer kun den indenrigske Fart og Assurancen kun den udenrigske.

Wedell-Wedellsborg: Naar han var fremkommet med den lille Bemærkning om Paategningen, var det alene foranlediget ved Etatsraad Tietgens Udtalelse om den mageløse Omhu, der vistes Dyrene ombord, og hans Yttring om, at Behandlingen ikke vilde blive en eneste Smule bedre, fordi Selskabet overtog Assurancen. Det forekom ham at være noget i Modstrid med

disse Udtalelser, naar Selskabet skrev paa Fragtbrevene: Ikke en Smule indestaa vi for. Da han nu holdt for, at Dyrene virkelig i Reglen blive godt behandlede ombord, syntes han ikke at en saadan Bemærkning paa Konnosementerne passede rigtig paa den Omhu, som blev vist Dyrene, og hans Bemærkninger vare derfor at forstaa som et Ønske om en Redaktionsforandring.

Tietgen: Et var Behandlingen af Dyrene, et Andet var Konnossementet. Selskabet var altid rede til at opfylde alt hvad man ønskede af det uden Hensyn til Paategningen, saa snart det havde med hæderlige Folk at gjøre. — Der var et andet Spørgsmaal vedrørende Kreaturtransporten, som spillede en stor Rolle, og det var en Klage, man havde ført over, at Selskabet ikke afleverede Dyrene hurtigt nok ude paa Kvægtorvet, saa at de ikke kom hurtig nok til Markedet. Proprietær Josephsen, Expeditonschef Ch. Møller og Skibsinspektør Petersen havde været ude paa Kvægtorvet for at undersøge Sagen, og det viste sig da, at Kvægtorvet fordrer, at hvert Dyr skal afleveres i Modtagerens Fold. Dette tog naturligvis Tid, det vilde jo gaa meget hurtigere, naar hver Mand selv hentede sine Kreaturer ved Vognene. Fra det forenede Dampskibsselskabs Side skulde der i Øvrigt blive gjort alt for at Afleveringen kan foregaa saa hurtig som mulig; men der er jo forresten altid Folk, som kaste al Skyld over paa Selskabet. — Paa et andet Omraade kjendte man Folk, som telegraferede gratis, idet de telegraferede Ord til hinanden, hvis Betydning de begge forstode, men som vare galt bogstaverede, saa at de kunde faa deres Penge igjen. Det var overfor den Slags Folk, man maatte gardere sig, men i Øvrigt gjaldt det for ham om at konstatere, at der ikke var en Eneste, som havde mistet sin Ret paa Grund af den saa meget omtalte Paategning.

Inspektør Schou: Det var ikke Kvægtorvet, som forlangte Dyrene bragte til hver Mands Fold, men Kreaturkommissionærerne; Kvægtorvet var det ligegyldigt.

Tietgen: Det er imidlertid det forenede Dampskibsselskab, man kaster Skylden paa, naar Kreaturerne ikke komme i rette Tid.

Plum vilde optage Segelckes Yttring om Smørtransporten, da han syntes at man var gaaet noget let hen derover. Der taltes om Kreaturer og atter om Kreaturer, medens Smørfolkene beskedent holdt sig tilbage. Da der var Tale om Fragten, blev der fra deres Side ikke sagt noget, men det spillede jo heller ikke saa stor en Rolle for Smørret, om man her kom til at betale noget mere eller noget mindre. Derimod spillede det en overordentlig stor Rolle for Smørrets Vedkommende, hvorledes det blev behandlet. I den udenrigske Fart, med Newcastledamperne, blev det behandlet ligefrem glimrende; han troede ikke, at nogen Dampskibsroute i hele Verden udviste en større Præcision, Nøiagtighed og Hurtighed. Man hørte jo ogsaa, at Dampskibene herfra naaede derover selv i det værste Vejr og forholdsvist tidligere end nogen anden Damper; men Kaptainerne gik jo ogsaa, hvordan Veiret end var, for at naa Markedet i rette Tid. Derimod kunde man muligvis nok have Noget at ønske for den indenrigske Farts Vedkommende, om der end ganske vist ikke var saa meget Smør med paa de indenlandske Dampere, at man fornuftigvis kunde vente samme Hensyntagen dertil som i den udenrigske Fart. Smørret led efter hans Mening baade ved Ind- og ved Udladningen saavel som under selve Farten. Under Farten var det ganske vist, som bemærket af Etatsraad Tietgen, anbragt paa det køligste Sted i Skibet, men efter Talerens Mening vilde det være ganske godt, om der tillige om Sommeren kom noget Is dertil. De Afskibere, der vare tilstede paa Mødet, vare vist ikke af den Mening, at Isen gjorde Skade. Smørret led undertiden ogsaa en Del ved at henstaa paa Kaien under Ind- og Udladningen, endskjøndt der ganske vist i den sidste Tid var gjort en Del i Retning af, at det

kunde blive forandret til det bedre, idet Tiden, der medgik til Omflytningen, var bleven indskrænket en Del mod tidligere. Der var en anden Ting, som han ogsaa vilde henlede Opmærksomheden paa, og det var, at Provinsdamperne kom undertiden her til Kjøbenhavn om Torsdagen saa sent, at man knapt kunde faa Varerne med den engelske Damper. Om Sommeren, naar det var godt Veir, slog Tiden i Almindelighed til, men ikke altid under uroligt Vejr, og det vilde derfor være heldigt, om det kunde indrettes saaledes, at Damperne kom en lille Smule tidligere til Kjøbenhavn. En Vare som Smør led temmelig betydelig ved at ligge over her en Uge, efter at det maaske i Forveien havde ligget over 5—6 Dage, før det blev afsendt hertil.

Buchardt bad om Undskyldning for at han havde fremdraget en saadan Ubetydelighed som Spørgsmaalet om et Stykke Reb. Det kunde ganske vist se ubetydeligt ud, men naar man tænkte nærmere derover, var det ikke en saa ubetydelig Sag for Kreaturerne at have et et godt Reb paa sig. Han havde allerede for lang Tid siden henledet Direktionens Opmærksomhed paa, om ikke det forenede Dampskibsselskab kunde tage den Sag i sin Haand og selv have Reb ombord paa den indenrigske Fart ligesaavel som Tilfældet var paa den udenrigske; men han havde faaet det Svar, at det var Noget, som ikke vedkom Selskabet, det maatte være Afsendernes Sag. Det forekom ham imidlertid at være Noget, som naturligst lod sig ordne fra Selskabets Side, fordi dette dog virkelig havde Ansvar et ikke blot for hvad Kreaturerne kunde lide ombord — det var maaske det mindste af det — men navnlig overfor Passagererne. Han kunde huske en Gang paa et Skib at have set, at de ombordværende Kreaturer vare trykkede over i Læ, og han kunde da ikke lade være at tænke paa, at hvis Skibet havde været ude i et saadant Uveir som det Skib, han før talte om, og hvor Kreaturerne havde slaaet sig løs, var det ogsaa et stort Spørgsmaal, om ikke de ombordværende Mennesker vilde have mistet Livet. Skibet var kun lille, under et saadant Uvejr maatte det absolut hælde og Kreaturerne fulgte jo altid efter til den Side, Skibet hælder. Naar det ansaas for nødvendigt, at Dyrene i den udenrigske Fart staa med et tykt, blødt Reb, var dette endnu mere nødvendigt i den indenrigske Fart, fordi det har vist sig, selv i den korte Tid, der havde været Overdækning paa vore Skibe, at Kreaturerne kunne springe overbord.

Broge sluttede sig til Plums Bemærkning om, at det for Smørrets Vedkommende ikke interesserede saa meget, om man kom til at betale lidt mere eller lidt mindre i Fragt; det var man saa klog at lade Englænderne betale. Dersom det kom dertil, at Kreaturhandlerne brugte samme Fremgangsmaade med Hensyn til Kreaturerne, vilde Fragtspørgsmaalet heller ikke i den Grad interessere dem som nu. Hvad angik Spørgsmaalet om Anbringelsen af Is i Smørrummet, vilde han, som Forholdene vare nu, fraraade at afkøle Rummet med Is, medmindre Dampskibsselskabet vilde modtage Smørret i kølige Kjældere, derfra strax lægge det ned i Isrummet i Skibet og ligeledes i England bringe det fra Isrummet lige ned i en kølig Kjælder. Naar det derimod skulde staa ude i flere Timer under Ladningen og Losningen, maatte han fraraade Isafkøling i Skibet.

Tietgen: For at det ikke skal gaa mig med Rebene som det er gaaet mig med Isen overfor Hr. Plum, vil jeg bede Kaptain Paul Petersen om at udtale sig i saa Henseende.

Kaptain Paul Petersen kunde overfor Buchardt dristig paastaa, at der aldrig nogensinde var sluppet et Kreatur løs ombord i noget af Selskabets Skibe. Det var ogsaa en Umulighed, at det kunde ske, medmindre Skibet laa paa Siden, og det var ikke sket i den indenlandske Fart saa længe han kunde huske. Der kom naturligvis intet Kreatur ombord uden Reb, om end Rebet mange Gange kunde være simpelt nok, og dersom Rebet gik i Stykker, vilde der

øjeblikkelig blive lagt et andet paa; thi intet Kreatur, navnlig Hornkvæg, fik Lov til enten at staa eller gaa løs ombord. Buchardt havde talt om, at Lammene vare snavsede, naar de kom her til Kjøbenhavn; men det var dog plat umuligt at undgaa dette. Da de jo vare nødsagede til at gaa og ligge i deres eget Affald, kunde de ikke være rene, naar de kom til Kjøbenhavn. For saa vidt angik det Forbehold, der toges med Hensyn til Mærkningen, vilde han sige, at det var omtrent umuligt at søge Lammene ud efter deres Mærker, naar de da ikke vare mærkede med Anilinfarve.

Buchardt: Maa jeg bede om Ordet.

Tietgen henstillede til Buchardt at „gjøre Rebet saa kort som muligt“.

Buchardt vilde kun sige, at saa meget kunde han dog nok se, naar Kreaturer kom ud paa Kvægtorvet med et gammelt, raaddent Stykke Reb om Halsen, at Rebet var slaaet over, hvad ikke kunde ske med et ordentligt Reb.

Forstander A. la Cour vilde gjentage sin Forespørgsel, om der ikke med Hensyn til Fragten i den udenrigske Fart kunde gjøres Forskjel paa Lam og Faar.

Fuldmægtig Nørregaard oplyste, at der i den indenrigske Fart allerede blev gjort en saadan Forskjel, idet naar et Faar f. Ex. kostede 75 Øre, kostede et Lam 60 Øre.

Esmann: Det var naturligvis uheldigt, naar der imellem Smørexportører var Uenighed angaaende saadanne Ting som Afkølingsspørgsmaalet, men han kunde heller ikke forstaa Broges Argumenter. Naar Smørret er fast, er det dog den bedste Tilstand, hvori det kan komme frem, men naar det er blødt i Forvejen og udsættes for Solen i nogle Timer, bliver det dog nærmere smeltet Smør end fast Smør. Saa vidt han vidste, havde Broge ogsaa selv et Isum i sin Smørkjælder og satte megen Pris paa, at Smørret kom saa fast som muligt fra hans Kjælder. Isvognene til Manchester havde Etatsraad Tietgen jo allerede omtalt. Han (Taleren) vidste ogsaa, at der for nylig fra en Kjøbmand i Manchester var indløbet en Anmodning til det forenede Dampskibsselskab, om det ikke kunde tage det i sin Haand at træffe et saadant Arrangement med Jernbaneselskabet derovre, at vort Smør ligesom det, der kom fra Hamborg, kunde blive transporteret med Nattogene til Manchester. Det hamborgske Smør kom altid i en udmærket Stand til Manchester, medens det Smør, som kom fra Danmark, tidt i varme Somre kom frem i en meget daarlig Tilstand. Han troede ogsaa, at Isafkølingen spillede en stor Rolle om Sommeren for Transporten af Smørret, og det vilde naturligvis gjøre stor Gavn, hvis det kgl. Landhusholdningsselskab vilde tage sig af Transporten paa vore Jernbaner. Saa vidt han havde hørt, vilde dette Spørgsmaal ogsaa blive taget under Overveielse. (Danne-skjold-Samsø: Det er allerede sket.)

Broge ansaa det for gunstigst for Smørret at tilveiebringe en saa vidt muligt ensartet Temperatur; men naar det i nogen Tid havde ligget i Is, kunde det jo ikke undgaas, at det derefter kom op i en Temperatur, som var helt forskjellig derfra. Med den Temperatur, som var i Pakhusene, burde man ikke forlange mere, end at Smørret fandtes under Vandlinien; forlangte man mere, vilde man gjøre Smørret Skade. Naar Esmann havde bemærket, at Taleren havde et Isum til sit Smør, vilde han oplyse, at det var, for at han saa hurtig som muligt kunde strippe Smørret; men han vilde langt hellere have dette staaende i en kold Kjælder end i et Isum. Han havde tidligere gjort den Opdagelse, at naar det blev varmt udenfor, fugtede Fustagerne langt mere i Kulden end ellers.

Segelcke: Broge syntes at forudsætte, naar man ønskede isafkølede Rum for Smørret, at det da var Meningen at ville have en Temperatur som i en Iskjælder, men det var der slet

ikke Tale om. Man ønskede kun en Temperatur af 10—12 Grader, saaledes som Temperaturen var i kølige Kjældere, men det havde man ikke ombord i Skibene. Den Maade, hvorpaa Smørret kom frem her til Lands, tydede paa, at det havde været udsat for en langt høiere Varmegrad.

Broge: Naar man ikke gik videre end til at forlange 10—12 Grader, opnaaede man vistnok dette bedst ved at Smørrummet var under Vandet.

Plum forlangte endogsaa kun 12 Grader, altsaa den Temperatur, man havde naaet i det forenede Dampskibsselskabs Skibe i de to varme Sommermaaneder. Den værste Skade led vistnok Smørret ved Ind- og Udladningen, ved at staa i de varme Pakhuse paa Broen under Seilene. Paa Jernbanen blev det ganske vist endnu værre behandlet, men det kunde man jo ikke her hjælpe paa.

Tietgen turde maaske gaa ud fra, at dette Spørgsmaal nu var uddebatteret; det vilde saa blive taget under Overveielse, hvad der kunde gøres i saa Henseende. I „Riberhus“ havde iøvrigt Varmen ikke været høiere end 8 Grader i Sommermaanederne.

Plum havde ikke talt om den udenrigske Fart.

Tietgen: Vi maa ikke sætte Smørret i Pakhuset, det maa ikke staa paa Broen, og det maa ikke blive staaende paa Vognene, men det skal ned i Rummet i samme Øjeblik det kommer til Skibet — man maatte dog virkelig ikke stille Fordringerne større, end at de ogsaa kunne opfyldes.

Segelcke: Naar Etatsraad Tietgen havde bemærket, at Varmen i „Riberhus“'s Smørrum i Sommermaanederne ikke havde været over 8 Grader, maatte dette bero paa en Misforstaaelse, thi Temperaturen i Smørrummet paavirkedes baade af Luftens og af Vandets Varmegrad. At Luftens Varmegrad i Sommermaanederne var høiere end 8 Grader var jo givet, og det samme maatte være Tilfældet med Vandet i Nordsøen, da det vist ellers ikke vilde blive benyttet i den Udstrækning til Badning, som nu var Tilfældet. Hvorfra de 8 Grader skulde komme, vidste han derfor ikke.

Kaptain Paul Petersen: Det er blevet undersøgt flere Gange. Man har maalt med Thermometer igjennem Lugen ved Afgangen, man har derefter maalt ved Aabningen i England, og det har vist sig, at Temperaturen virkelig kun holdt 8 Grader.

Plum vilde nødig have, at Smørhandlerne skulde faa Ord for at gjøre større Fordringer end opnaaeligt, men han havde da ogsaa, da han talte om den Skade, Smørret led ved Indladningen og Udlosningen, nærmest tænkt paa de aabne Kaier, som ere udsatte for Solen. Hvor der derimod var et godt Pakhus, kunde Smørret strax hensættes der.

Fuldmægtig Nørregaard bemærkede, at Skibene kunne langt fra alle losse ved Pakhus, men man havde søgt at raade Bod derpaa ved at bygge Telte, hvor Smørret kan sættes ind strax efter Losningen og hvorfra det saa atter kan afhentes. Det varer imidlertid undertiden meget længe, inden Smørmodtagerne afhente det.

Kaptain Jens Petersen ønskede at tilføie, at der er langt mere svalt i et Telt end i et Bræddehus, der er tækket med Skifer og beklædt med Zink. Selv den mindste Vind svaler jo paa et Telt.

Esmann vilde gjerne vide, om den ikke ringe Del Transitsmør, der gaar videre fra Kjøbenhavn, blev losset i Lægter, hvorved det altsaa undgik at komme i Land. Han havde hørt, at det skulde være Tilfældet med det Smør, der gik videre med Newcastlebaadene, men derimod

ikke med det Smør, som gik til Skotland. Man havde klaget over, at Forsendelserne ofte stode mange Timer paa Broen, idet man ikke havde kunnet faa nogen Overenskomst i Stand med vedkommende Dampskibe. Han vidste ikke, hvorledes dette forholdt sig.

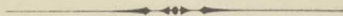
Tietgen: Jeg tror, at den bedste Kur derfor er at sende det Altsammen med vore Skibe.

Esmann vilde dog henstille, om ikke det forenede Dampskibsselskab kunde træffe de fornødne Arrangements til Forebyggelse af den paapegede Ulæmpe.

Tietgen: Det er jo ikke vore egne Skibe, der skulle have Smørret til Skotland, og vi kunne dog ikke paatage os Ansvar for hvad der skal gaa med andre Skibe. Lægter bringe Smørret fra vore egne Skibe til vore egne Skibe, men ellers kjøres det paa Vogn.

Kaptain Jens Petersen: Sagen er, at Leithbaadene ikke ville tage imod Smørret i Pramme.

Hermed sluttedes Forhandlingerne. Mødet hævet Kl. 5.



The first of these is the fact that the
the second is the fact that the
the third is the fact that the
the fourth is the fact that the
the fifth is the fact that the
the sixth is the fact that the
the seventh is the fact that the
the eighth is the fact that the
the ninth is the fact that the
the tenth is the fact that the

the eleventh is the fact that the
the twelfth is the fact that the
the thirteenth is the fact that the
the fourteenth is the fact that the
the fifteenth is the fact that the
the sixteenth is the fact that the
the seventeenth is the fact that the
the eighteenth is the fact that the
the nineteenth is the fact that the
the twentieth is the fact that the

the twenty-first is the fact that the
the twenty-second is the fact that the
the twenty-third is the fact that the
the twenty-fourth is the fact that the
the twenty-fifth is the fact that the
the twenty-sixth is the fact that the
the twenty-seventh is the fact that the
the twenty-eighth is the fact that the
the twenty-ninth is the fact that the
the thirtieth is the fact that the

the thirty-first is the fact that the
the thirty-second is the fact that the
the thirty-third is the fact that the
the thirty-fourth is the fact that the
the thirty-fifth is the fact that the
the thirty-sixth is the fact that the
the thirty-seventh is the fact that the
the thirty-eighth is the fact that the
the thirty-ninth is the fact that the
the fortieth is the fact that the

the forty-first is the fact that the
the forty-second is the fact that the
the forty-third is the fact that the
the forty-fourth is the fact that the
the forty-fifth is the fact that the
the forty-sixth is the fact that the
the forty-seventh is the fact that the
the forty-eighth is the fact that the
the forty-ninth is the fact that the
the fiftieth is the fact that the

the fifty-first is the fact that the
the fifty-second is the fact that the
the fifty-third is the fact that the
the fifty-fourth is the fact that the
the fifty-fifth is the fact that the
the fifty-sixth is the fact that the
the fifty-seventh is the fact that the
the fifty-eighth is the fact that the
the fifty-ninth is the fact that the
the sixtieth is the fact that the

