

af — det faste Lilstud 44,000 Kr. samt Halvdelen af Driftsudgifterne paa Konten omtrent 107,000 Kr. — omtrent 152,000 Kr.; altsaa et Overskud af 30,000 Kr. Aaret i Forveien var det 16,000 Kr. Lydsland har altsaa i de første Aar ydet til denne Route til Fordel for os nogle og tyve Tusinde Kroner aarlig, men Forholdet har forandret sig nu. Samtidig med, at de andre Fordele af Konventionen ere faldne bort, er ogsaa den Fordel falden bort, at Lydsland hjalp os til paa en, jeg vil ikke sige billigere, men nogenlunde økonomisk Maade at kunne holde denne Fart vedlige. Lydsland har et ikke ringe Overskud og betaler ikke Lilstrekkeligt. Derfor maa man nu ikke tro, at vi have havt Overskud. Det er ikke Tilfældet. Vi staa vel ogsaa, hvis jeg ikke tager feil, med et Overskud af omtrent 30,000 Kr.; — det fremgaar af Anmærkningerne til Loven, men jeg skal ikke læse alle de Læl op, at vor Indtægt er den samme — men der er den store Forskjel, at vi ved at beregne vort Overskud beregne de Penge, som komme ind, det Nettooverskud, som kommer ud, naar man fradrager de ordinære Udgifter, men ikke tager Hensyn til, at vi have store ekstraordinære Udgifter netop i Anledning af denne Route. Vi have, de ordinære Udgifter fradragne, et Overskud af omtrent 30,000 Kr., hvilket forresten forandres noget, eftersom det er Svintre eller saa, men jeg tager det gennemsnitlig, — men saa ere som sagt de ekstraordinære Udgifter af denne Route, og dernæst Renten af hele den Kapital som staa i Skibene, Nisikoen, kort sagt, naar vi se paa denne Post fra et finantsielt Synspunkt, viser det sig, at det i Virkeligheden ikke er nogen Post, vi have Fordel af. Vi have vistnok i Virkeligheden kun store Udgifter, meget betydelige Udgifter af denne Fart paa Korsør-Kiel og vistnok slet ingen finantsielle Fordele. Altsaa hvad enten vi se paa Sagen fra et postalt Synspunkt eller fra et finantsielt Synspunkt, er Routen Korsør-Kiel ikke til vor Fordel. Den postale Fordel er falden bort som Følge af Sernbaneanæsets Udvikling og af Bernerkonventionen, og den finantsielle Fordel er ogsaa falden bort. Lydsland derimod har ganske vist finantsielle Fordele deraf, — men vi ikke. Der kunde være andre Grunde, som kunde gjøre det ønskeligt, at man søgte at holde denne Fart vedlige, men finantsielle Grunde er der ikke. Jeg kan derfor ikke se, at det hele Argument, der er fremkommet fra det ærede Mindretal fra forskellige Sider og ogsaa fra den høitærede Minister, det nemlig, at man maatte frygte for, at vi ikke kunde opfylde Kontrakten med Lydsland, og for, at dette Land skulde sige den op, har nogen Betydning, thi det burde vistnok tages under alvorlig Overveelse fra vor Side, om vi ikke skulde opsigte Kontrakten med Lydsland, da den ikke er til Fordel for os, om det ikke var bedre at blive af med den og enten

tage hele Farten uden Godtgjørelse og uden at aflevere Noget af Indtægten, saaledes at vi dreve denne Route, uden at give Halvdelen af og uden at faae Noget eller søge at faae en ny Kontrakt med Lydsland. Thi siden 1866 er der mangfoldige Forhold, der ere komne til, som gjøre, at man maatte ønske Kontrakten forandret, dels for andre postale Forhold i Europa, dels Stigningen i Priser og de betydelige Fordringer, der stilles til Skibenes Fart og Indretning i det Hele taget, hvilket bevirker, at vi nu paa Grund af den gamle Kontrakt ere uheldigere stillede, end vi nogensinde have ventet at blive stillede. Derfor siger jeg, at, naar man betragter dette Spørgsmaal om Dampskibet fra det Synspunkt, der er blevet fremdraget her af det ærede Mindretal og tilbøds af den ærede Minister, saa er det et Argument til for ikke at bygge Skibet. Jeg har tidligere fremsat de andre Argumenter for ikke at bygge det, men har ikke rørt ved denne Side af Sagen, forinden der blev givet mig Anledning dertil, skjøndt jeg selvfølgelig kendte de Forhold, som den ærede Ordfører for Mindretallet omtalte; men jeg har ikke af mig selv villet inddrage dette Moment i Debatten. Jeg gjentager, at netop i Forholdet til Preussen ligger en Dødsfordring til at være endnu mere betentelig overfor denne Udgift, thi Spørgsmaalet er, om vi ikke, forinden vi gaa til yderligere at anvende større Summer paa Routen Korsør-Kiel, burde søge at faae en bedre Kontrakt eller finde en bedre Maade at drive denne Fart paa. Hertil skal jeg indskrænke mig, idet jeg sluttelig skal opfordre til at stemme for Vædringsforslagene, saaledes som de af Udvalget eller dets Flertal ere indstillede.

Indenrigsministeren (Skeel): Jeg skal tillade mig nogle Bemærkninger lige overfor, hvad den ærede Ordfører nu fremsatte. Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvilket Ansvar der kunde komme til at resultere af Regtelsen af et nyt Kabel i Storbelt, mente den ærede Ordfører, at Rigsdagen ikke kunde paadrage sig noget Ansvar ved at negte Bevillingen. Deri er jeg enig med ham, at reelt Ansvar kan dette Thing ikke paadrage sig; men den ærede Ordfører vil indrømme, at under indtrædende Uheld er Ministerens Stilling noget anderledes, naar han i rette Tid har gjort opmærksom paa, at saadant Uheld kunde indtræde, og har søgt at afværge det ved at begjære en Bevilling. Det er det, Ministeren ved denne Leilighed har gjort. — Med Hensyn til Spørgsmaalet om Lægtansættelserne for Overfarten til Fanø har jeg gjort opmærksom paa, hvad ogsaa den ærede Ordfører har accepteret, at dette Spørgsmaal henføres under Amdtsraadet ifølge Loven af 21 Mars 1874. Jeg tvivler ikke paa, at Ministeriet kan udøve nogen Indflydelse her; men Maaden, hvorpaa den udøves, maa modificeres noget af Hensynet til, at man ikke ad