

ikke godt med Virkning kunne forbydes, i ethvert Tilfælde er det meget vanskeligt at kontrollere, at det ikke sker. — Der findes ikke til Dmtale flere Punkter i Betænkningen eller Vædringsforslagene, der høre under dette Afsnit. Jeg skal derfor ikke for Dieblisset udtale mig yderligere.

Scharling: Der er ved det foreliggende Afsnit kun to Vædringsforslag, om hvilke der ikke er opnaaet Enighed i Udvalget. Det første af disse er det af den ærede Ordfører udsårligt omtalte Vædringsforslag under Nr. 176 om at bevilge 2 Millioner Kroner til Oprettelse af en ny Dampstibsforbindelse mellem Esbjerg og Parkston—London. Mindretallet har ikke ment at kunne gaa med til at foreslaa en saadan Bevilling. Det er en Sag af saa stor Betydning, at det forekommer os, at det i ethvert Fald maa være Regjeringens Opgave at fremkomme med Forslag derom, og at en saadan Bevilling ikke rettelig bør gives uden en omhyggelig Paavisning af, at Formaålet virkelig kan naas paa tilfredsstillende Maade ved en saadan Ordning. Tillige bør man have Klarhed over, hvilke yderligere Konsekventer det mulig vilde drage efter sig, og hvor store de finansielle Offre vilde blive, som dette vilde medføre for Statskassen. Jeg skal derfor tillade mig at bemærke, at Mindretallets Udtalelse i Betænkningen ikke — i alt Fald ikke for mit Vedkommende — maa opfattes som et egentligt Onske om, at Regjeringen vil tage denne Sag i sin Haand og fremkomme med et Forslag i den Retning, som Vædringsforslaget tilligter. Jeg skal her ikke komme ind paa Realiteten af Sagen, men jeg skal bemærke, at jeg nok tror, at adskillige af de Klager, som ere fremkomne over disse Forhold, og som bleve berørte af den ærede Ordfører, ere i alt Fald i en ikke ringe Grad overdrevne, og at man navnlig vistnok i høi Grad overvurderer den Fortjeneste, som det forenede Dampstibsselskab gjør sig paa denne Route. Jeg har her liggende for mig et Referat af et Foredrag, der for nylig er holdtovre ved Kolding om denne Sag, hvor der er forsøgt en Opgjørelse af Dampstibsselskabets Fortjeneste ved denne Route. Resultatet har været, at det har havt en Fortjeneste af omtrent 1½ Mill. Kroner med 4 temmelig smaa Dampstibe, eller, som det senere gjentages, har havt en Bruttofragt, der næsten løber op til 400,000 Kr. pr. Stib. Det forekommer mig i sig selv meget lidet sandsynligt, at der ikke skulde danne sig en virkelig selvstændig naturlig Konkurrence paa en Route, der byder saa

enorme Fordele, at et enkelt Aars Bruttofragt fuldstændig kan dække Anstafelsesomkostningerne for et Stib. Jeg kan heller ikke se rettere, end at der allerede ved den Bevilling, der er givet til Subvention af denne Route, tilfammen 200,000 Kr. om Aaret, er ydet Landbruget en meget væsentlig Bistand, idet disse 200,000 Kr. i Virkeligheden ere en Udsårlingspræmie paa de paa-gældende Landbrugsprodukter. Naar man nu ikke vil være tilfreds med dette Resultat, men vil overføre Farten helt paa Statens Haand, skjøner jeg ikke rettere end, at Forventningen dermed maa være den, at man ad denne Vej skal kunne naae til en endnu langt videre gaaende Subvention, Udsårlingspræmie, eller hvad man nu vil kalde det, og jeg forudser, at naar Staten først har overtaget denne Route, vil Fordringen om billigere Fragter blive i den Grad paa-trængende, at det finansielle Resultat deraf vistnok vil blive meget lidet gunstigt for Statskassen. Den ærede Ordfører anførte bl. A. som en Fordel ved, at Farten giv-over til Staten, at saa bortfaldt Spørgsmaalet om Havneafgifter, fordi det vilde være urimeligt, at Staten baade stod som den, der betalte Havneafgiften, og som den, der indkasserede den. Men det forekommer mig, at det er et meget underligt Raisonnement; thi i saa Fald kunde Staten lige saa godt den Dag i Dag opgive Havneafgifterne for private Skibe. Spørgsmaalet er da, om denne Indtægt helt skal stryges, og det tyder altsaa paa, at man mener, at naar Staten tager denne Fart i sin Haand, skulde der paa dette og andre Punkter gjøres yderligere Indrømmelser, som i Virkeligheden ere en ikke uvæsentlig Forøgelse af den Subvention, der ydes paa denne Route. Jeg maa derfor i hvert Fald se en meget nøie og tilforladelig Beregning over, hvad denne Sag vil koste, førend jeg for mit Vedkommende kan slutte mig til en Bevilling om, at Staten skulde overtage det Hele. Naar den ærede Ordfører anførte, at denne Sag ganske vist ikke kunde ordnes saa hurtig og pludselig, at Staten allerede til 1ste April kunde tage Routen i sin Haand, men forventede, at allerede den Omstændighed, at Staten gjorde Skridt til at tage Routen i sin Haand, i Mellemtiden vilde staffe Landbruget gunstigere Vilkaar overfor Dampstibsselskabet, er jeg fuldstændig ude af Stand til at forstaa det; thi det forekommer mig, at naar man først har tilljendegivet Dampstibsselskabet, at om et Aar, eller naar det nu bliver, vil det slet ikke mere faae denne Route, ser jeg ikke, hvorfor Selskabet skulde ville gjøre nogenomhelst Indrømmelse for den