

for sig være saaledes oplagt til at forestaa et Handelsforetagende som et Selskab, der er dannet i dette bestemte Diemed, og for det Andet maa Staten have en langt stærkere Reserve for Routen, end et Selskab behøver, som har mange andre Skibe, og som kan tage Skibe andet Steds fra. Dernæst vil Staten ikke faae den Smødekommunen, der vises af private Handlende eller private Jernbaner mod et Selskab, som er indarbejdet i mange Router. Der vil altsaa være Tale om de 2 Millioner, der skulle offres paa Etableringen af Skibene. Om dette Beløb vil være rigtig og slaa til, skal jeg ikke fordybe mig i for Diebliffet. Til fem Skibe vil det slaa til, men vil man tage London med, maa man tage 6 Skibe. Foruden disse 2 Millioner vilde man, saavidt jeg i Diebliffet kan se, naar jeg lægger den Tagt, det forenede Dampskibsselskab har, og Jernbanetaxterne til England til Grund, imidlertid rimeligvis komme til at offere 4 à 500,000 Kr. om Aaret, forudsat at man nogenlunde kunde holde de Tagter, der nu ere, men dem vilde man selvfølgelig ogsaa komme til at nedsette, ligesom Fordringerne til Medsættelse og Klagerne i det Hele selvfølgelig vilde stige, naar Staten faar Ruten. Saa vil man rimeligvis omtrent forlange at blive seilet gratis derover. Staten vil vistnok i Alt her komme til at give en Exportpræmie af mellem 800,000 og 1 Mill. Kr. Det er Noget, jeg ikke veed, om man kan tage Konsekventerne af, jeg vilde i ethvert Tilfælde ikke være med dertil, og derfor mener jeg, at saalænge det ikke er givet, at man ikke paa anden Maade kan ordne Sagen gjennem Subvention, kan jeg paa ingen Maade anbefale en saadan Statsroute, og jeg tror aldrig, det vil komme dertil. Det Samme kan nemlig meget godt naas paa anden Maade. Jeg nævnte forleden i en anden Forbindelse, og jeg skal gjentage det i Dag, at Esbjerg Havn har kostet over 2 Millioner Kroner, Tallet er nøiagtigt 2,217,000 Kr., som Anlægget staar i, ikke blot det oprindelige Anlæg, men ogsaa Grundforbedringer, Bygninger, Spor og Alt, hvad der tilhører. Derfra kunde vel iøvrigt drages nogle Tilgodehavender, som Havnen har; de ere ikke saa ganske smaa, men om de nogeninde ville komme ind, veed jeg ikke. Nu mener man at kunne anstafte et Materiel til Esbjerg Havn, der koster omtrent ligesaa meget, som Havnen oprindeligt har kostet, uden paa nogen Maade at kunne sige, hvortil længe man vil have Brug derfor, thi det Hele er et Forsøg. Man kan ikke tvinge Producenterne til at gaa ad den Route, som Handelsmændene ikke ville gaa. Skulde det altsaa vise sig,

trods Alt, hvad der anvendes paa Routen, at den er unaturlig, at Konkurrencen vil blive optaget voldsomt fra Ostkyten og fra Kjøbenhavn, saa er der meget stor Tvivl om, hvad Resultat man vil komme til. Jeg skal for nærmere at begrunde, hvad jeg her har sagt, nævne adskillige Talstørrelser for de Herrere, jeg skal ikke gaa i Detailler dermed, jeg veed, at man saa ikke kan følge Tallene, og det er heller ikke interessant, men jeg vil tillade mig at nævne nogle Tal til Bedømmelse af, hvilken Forøgelse der har været i Routen i den Tid, der har været Subvention — jeg tager Aaret 1888 — og dels for at vise, hvilken Forøgelse der har været paa en Route, hvor der ikke er Subvention. Fra 1887—88 har Trafikken paa Routen paa Parleston — London forøget sig saaledes: Smør fra 3,2 Millioner til 6,5 Millioner, salt Flæsk fra 6,2 Millioner til 27,6 Millioner, Hornkvæg 7,463 til 7,945; det vil altsaa ses, at der med Hensyn til Smør er en Dublering, som har sin Betydning, men som dog ikke er overordentlig stor, og man maa tillige her huske paa, at Føvinteren i Fjor bragte meget Smør til Esbjerg, som ellers ikke vilde være kommet der. Med Hensyn til salt Flæsk er Forøgelsen ganske overordentlig, der er 4 à 5 Gange saa meget som forrige Aar, og det ligger ganske naturligt i Svineragteriernes forøgede Antal. Forøgelsen af Hornkvæg er ikke værd at tale om. I samme Periode har Newcastle-Routen haft en Forøgelse med Hensyn til Smør fra 3,2 Millioner til 7,4 Millioner, af Flæsk fra 0,6 til 2,1 Millioner, af Hornkvæg 9,407 Stkr. til 16,079 Stkr. Naar jeg skal udvære en Slutning af dette, saa er det den, at Flæsk vil benytte denne Route til London, Smør har nogen Tendents til at gaa dertil, men fuldt saa stærkt til at gaa til Newcastle, og at Hornkvæg fortrinnsvis vil søge Newcastle. Da man særlig har klaget over et Punkt, nemlig Jernbanetaxterne, navnlig for Kvæg, skal jeg tillade mig at nævne lidt om det Punkt, men ogsaa her skal jeg nøies med nogle saa Tal. Jernbanetaxterne paa Flæsk er i Vognladninger paa 12,000 Pd. til Esbjerg fra Hjørring 68 Kr. 60 Ø., fra Aalborg 59 Kr. 80 Ø., fra Aarhus 38 Kr. 90 Ø., fra Holstebro 29 Kr. 65 Ø., fra Varde 8 Kr. 55 Ø., og jeg skal strax nævne, at for Smør er den 20 à 25 pCt. højere. Naar man regner efter Vognladningstaxt, vil herefter 60 Kr. Fragt give 1/2 Dre pr. Pd. fra Aalborg — og fra Kjøbenhavn omtrent det Samme — fra Holstebro 1/4 Dre pr. Pd. Det kan næppe overfor Landbrugerne være nogen væsentlig Fordyrelse af denne Vare, og jeg skal her tillade mig at be-