

maal af dette Omfang og denne Betydning bliver underkastet en særlig og saa vidt muligt udtømmende Forhandling her i Tinget. Vi have ikke ment, at man kunde nøjes med at se det behandlet ved Finanslovens 1ste Behandling sammen med saa meget andet. Spørgsmaalet har forekommet os stort og betydningsfuldt nok til at kræve en særlig Drøftelse. Desuden have vi været os bevidste, at der ikke vilde spildes nogen Tid for det praktiske Formaal, der kan tilstræbes ved denne Sag, ved den Udsættelse, der er bleven Følgen af, at denne Forespørgsel er bleven stillet. Formentlig maa dette Spørgsmaal behandles videre, antagelig i Finansudvalget, ligesom det tidligere er blevet, og det vil da vise sig, hvilke Resultater der derved kommer ud af det. Antagelig vil der paa en eller andet Maade blive fremfat et Forslag i Tighed med de Forslag, Folketinget tidligere er fremkommet med paa dette Punkt.

Det var i Finansaaret 1886—87, at Bevillingen til en Subvention for det forenede Dampskibsselskab til en udvidet Fart mellem Esbjerg og Parkeston blev givet første Gang med 150,000 Kr. Den blev derefter aarlig gentagen under noget vekslende Former, til den paa Finansloven for Aaret 1893—94 blev nedsat til 125,000 Kr. Dette blev motiveret af Regeringen ved, at den paa denne Route med Selskabets Skibe befordrede Varemængde var steget ikke ubetydelig. Med dette Beløb, 125,000 Kr., bevilges den endnu. Det maa for øvrigt bemærkes, at det, der virkelig hdes, er ikke ubetydeligt mere, men dette Beløb af 125,000 Kr. er ligesom gaaet ind i den almindelige Bevidsthed. Det er imidlertid, som sagt, et ret betydeligt Merbeløb, der fra Statens Side hdes til denne Route. De 125,000 Kr. forøges nemlig med Erstatning til det forenede Dampskibsselskab for Bropenge i Esbjerg, og derfor udviser Statsregnskabet for 1892—93 en Udgift paa denne Konto af 174,000 Kr., for 1893—94 189,000 Kr. og for 1894—95 190,000 Kr. I sidste Regnskabsaar er Godtgørelsen for Bropenge med et rundt Tal 64,000 Kr., eller nøjagtigere 64,825 Kr., hvilket Beløb altsaa maa lægges til de 125,000 Kr.

Hovedbestemmelserne i den nu bestaaende Kontrakt mellem Staten og det forenede Dampskibsselskab og de dertil hørende Overenskomster mellem Statsbanerne og Dampskibsselskabet om direkte Befordring af Gods mellem de danske Statsbanestationer og London ere følgende: Selskabet skal udføre 3 ugentlige Farter fra Esbjerg til Parkeston, og Skibene skulle være indrettede saaledes,

at Farten udføres i ikke over 38 Timer. Varer, der kunne bestabige hinanden, maa ikke føres i samme Num., og nogle særlig nævnte Varer, nemlig Smør, Rød og fæst Klæst, skulle forsendes i afkølede Num., i hvilke Temperaturen 6 Timer efter Skibets Afgang ikke maa overstige 10 Grader C. Der hdes Selskabet en fast Subvention af 50,000 Kr., som dog skal bortfalde, naar den befordrede Godsmængde, som er nævnt i Overenskomsten, overstiger 24,000 Tons — jeg skal senere komme tilbage til dette Punkt. Desuden er der stipuleret, at der skal finde en Nedsættelse af Fragten Sted af 1 Shilling pr. Ton af samtlige de i Overenskomsten nævnte Varer for hver 15,000 Kr., Staten hyderligere tilskyder. Dette er nu anvendt saaledes, at der er en Nedsættelse med 5 Shilling; det hyderligere Tilskud er altsaa 75,000 Kr., hvilken Sum, lagt til de 50,000 Kr., giver de nævnte 125,000 Kr. Resultatet er for de to Hovedartillers Vedkommende, at Smør nu befordres for 27 sh. og Klæst for 20 sh. og 3 d. pr. Ton. I denne Pris er saa indbefattet Udgifter under Vejs, saasom: Omladning, Bropenge, Befordring med de engelske Jærnbaner, nemlig Great Eastern Linien, samt Udbringen af Varerne, det vil sige af Smør, Æg, Klæst og Rød i to engelske Mills Aftand fra Goodmangard Station i London. Dette er Hovedbestemmelserne. Det er saa for øvrigt stipuleret mellem det forenede Dampskibsselskab og Great Eastern Linien, at den sørger for ventilerede Vogne og for Kølerum i London til Oplægning af Gods, for saa vidt saadant er nødvendigt. — For Staten kom ind paa dette Subventionsystem over for det forenede Dampskibsselskab, eksisterende der kun een ugentlig Fart mellem Esbjerg og Parkeston, ved Subventionen stede der en Forøgelse til 3 ugentlige Farter. Endvidere bleve de officielle Takster — jeg lægger Vægt paa dette „officielle“ — nedsatte ved denne Subvention.

Denne udvidede Fart paa Esbjerg, som var en Følge af Subventionen, blev modtaget med ret store Forventninger her i Landet, og man kan da heller ikke paasta, at disse Forventninger bleve fuldstændig skuffede. De Forventninger, man knyttede dertil, vare særlig, at vore Varer, navnlig Smørret, kunde bringes hurtigere og som Følge deraf frejere og tillige hyppigere til det engelske Marked, og man som Følge deraf bedre kunde holde Konkurrencen Stangen og kunde opnaa højere Priser. Senere har Klæsteskporten over Esbjerg jo antaget Dimensioner, som stille Smørskporten ikke saa lidt i Skygge. I visse Henseender ere