

sagkyndig Side, saa kunde og burde saadanne Skibe, der ere i Stand til at fare paa Eshjerg, indrettes med en saadan Bygning og saa stor Maskinraft, at de kunde opnaa en Hurtighed af ca. 15 miles — engelske Sømile — i Timen, medens den Hurtighed, der nu præsteres, kun er 11 à 12 miles, og den præsteres endda kun under heldige og absolut normale Forhold. Hvis der præsteredes en Fart af 15 miles i Timen, vilde Skibene gaa over paa 24 Timer, medens Overfarten nu under heldige Forhold finder Sted i noget som 31, 32 à 33 Timer. Saa snart imidlertid Forholdene ikke ere ubetinget heldige, bliver Overfarten endda ikke lidt langsommere, og her vil jeg henlede Opmærksomheden paa et mærkeligt Punkt i denne Kontrakt, nemlig dette, at der i Kontrakten staar, at Skibene skulle være byggede saaledes og udrustede med en saadan Maskinraft, at de kunne besørge Farten paa mindre end 38 Timer. Ved de Forhandlinger, der førtes mellem Regeringen, Rigsdagen og det forenede Dampskibsselskab i Samlingen 1886—87, blev det fra den af Ministeriet nedsatte Kommission til Underfølgelse af den danske Smørproduktions og Smørhandels Stilling, fra hvilken Forslaget om Statssubventionen udgik, udtalt — og det blev ikke modjagt fra nogen Side, hverken fra Regeringen eller det forenede Dampskibsselskab —, at denne Fart burde kunne besørges paa 30—31 Timer, men i Kontrakten blev der kun indsat, at Skibene skulde være byggede saaledes og have en saadan Maskinraft, at de kunde besørge Farten paa mindre end 38 Timer. Naar vi nu se paa de Bestemmelser, der ere indsatte i Kontrakten for at sikre Hurtigheden, saa finde vi, at Bødestemmelser først indtræde, naar Farten udstrækker sig over et Tidsrum af 48 Timer eller derover, og hvilke Bøder er der saa Tale om for en saa uhyre Overskridelse som, at den tager 48 Timer: 10 Timer over de 38, som ere nævnte i Kontrakten, og end mere ud over de 30—31, som allerede i 1886 blev anført som den Hurtighed, hvorved Farten burde kunne besørges? Hvad er det for en Bøde, som Selskabet kan ifalde, hvis det gaar saa vidt i Overskridelse? Det er 100 Kr., siger og skriver Hundrede Kroner! Nu foregaar Sejlsadsen med Tirsdags- og Lørdagsbaadene fra Eshjerg til Parkeston i Ualmindelighed med 3—600 Tons — det varierer derimellem. Det er naturligvis meget vanskeligt her at regne Fragten ud. Naar man imidlertid ser de opgivne Godsmængder og den opgivne Fragt, saa kommer man til det Resultat, at det

bliver omtrent en gennemsnitlig Bruttofragt af 11—12,000 Kr. Sammenlignes nu dette med de 100 Kr., som Selskabet kan ifalde i Bøde, hvis det gør sig skyldig i en saa formidabel Overskridelse som, at Farten udstrækkes til 48 Timer, med Fragtens Beløb og med de økonomiske Tab, som Eksportørerne kunne lide, hvis de eksporterede Varer ved en større Forsinkelte komme for sent til Markedet, saa er der intet rimeligt Forhold derimellem. Det er i de senere Aar ikke saa sjældent hændt, at Faldet i Flæstpriserne pr. engelsk Cwt. har kunnet være fra 3 til 6 à 7 Sh. Det bliver paa en Vognladning 900 Kroner for Eksportørerne, og for de Slagtere, som eksportere mere end een Vognladning, maa man jo ogsaa multiplicere Beløbet med Vognladningernes Antal. Det er altsaa ret betydelige økonomiske Tab, der her kunne lides, og disse staa i et ganske latterligt Forhold til den Bøde, som Dampskibsselskabet kan komme til at ifalde. Og saa staar der oven i Købet i Kontrakten, at der overhovedet slet ikke skal betales Bøde, hvis Forsinkelsen ikke kan regnes Selskabet til Last. Jeg skal endnu blot nævne, at stiger Forsinkelsen saa vidt, at Farten tager 60 Timer i Stedet for de 30—31, i hvilke den burde ste, hvad er saa Bøden? 500 Kr. Det forekommer mig, at man kun behøver at nævne disse Tal for at se, hvor uheldig denne Kontrakt er affattet, og i hvor høj Grad den begunstiger Efterladenhed fra Dampskibsselskabets Side. Det er ikke min Mening at rette nogen absolut Bebrejdelse mod det forenede Dampskibsselskab, men jeg vil kun pege paa, at Kontrakten i meget høj Grad begunstiger Efterladenhed fra Selskabets Side og kun i ringe Grad varetager Statens og først og fremmest Eksportørernes Interesser.

Det næste Punkt er Varesnes Behandling. Med Hensyn til dette Punkt vil en af de andre Forespørgere, som er mere sagkyndig end jeg paa dette Omraade, og der som Landmand og Formand for et stort Eksportslageri har første Haands Kendskab til disse Produkters Behandling, tage det op og i Enkelthederne gøre Rede derfor. Jeg skal derfor straks forlade det og kun nævne, at Hovedtanken — og her er jo Kardinalpunktet i det hele — her er, at det let saltede Flæsk — og i den Form udføres den aldeles overvejende Del af vort Flæsk — overhovedet slet ikke afsøles under Farten. Der have vi atter noget, som man med Kontrakten i Haanden ikke kan bebrejde Dampskibsselskabet. Der er klogelig indført i Kontrakten, at fersk Flæsk skal forsendes i Kølerum, medens dog det let saltede Flæsk jo