

omtrent lige saa vel burde forjendes i disse Rum. Det andet Hovedpunkt er dette, at Smørret afføles paa en saa overordentlig primitiv Maade, at de jagtlyndige bestandig have haft stærke Indvendinger at gøre derimod. Den rette Afkølingsmaade baade for fersk Rød og Flæsk og Smør er den ved Koldluftsmastiner, hvorimod den her benyttede Maade er og bliver primitiv. Men, som sagt, det erede Medlem for Randers Landkreds (Skaarup) vil udvikle disse Spørgsmaal nærmere, saa jeg skal ikke nu komme ind derpaa.

Hvad angaar det tredje Hovedspørgsmaal, nemlig Taksterne, da er man her inde paa et meget vanskeligt Punkt, idet Betingelserne for at rette en egentlig detailleret Kritik her svigter en. Der er nemlig her et ubekendt x, som kommer en flent i Vejen. Man kender selvfølgelig det forenede Dampskibsselskabs gennemgaaende Fragtsatser. Dem kan enhver læse sig til, og Kontrakten kan man saa udliveret paa det forenede Dampskibsselskabs Kontor. Hvad man derimod ikke kender, er, hvormeget det forenede Dampskibsselskab maa betale til den engelske Great-Eastern-Linje. Disse Omkostninger tillige med Omkostningerne i England ere imidlertid inkluderede i det forenede Dampskibsselskabs gennemgaaende Fragtpriser herfra, og for øvrigt ogsaa fra Esbjerg. Jeg har sjuslet en Del med de forskellige Fragtsatser og gjort en Del Sammenligninger, men jeg skal ikke komme videre ind derpaa her, fordi jeg nødig vil fremkomme med et Angreb, som jeg maa sige selv let kan aflaaes; og det kan her let aflaaes ved den simple Bemærkning: Du kender slet ikke Fragten paa Great-Eastern-Linien! Du ved altsaa slet ikke, om det forenede Dampskibsselskab sejler dyrt eller billigt! Der er ingen Menneſter uden Selskabet selv, der ved, hvad Selskabet egentlig sejler for fra Esbjerg til Parkston. Jeg tror ikke en Gang, at den højtærede Minister ved det. Det betragtes vistnok som en Forretningshemmelighed fra det forenede Dampskibsselskabs Side. Men selve dette Punkt vil jeg dog tillade mig at dvæle et Øjeblik ved. Det forekommer mig at være en ganske overordentlig uheldig Ting, en af de mange uheldige Ting, der knytte sig til, at vi her staa i Forhold til et privat Selskab, at der skal eksistere saadanne Forretningshemmeligheder. Det er os og Ministeren, Regeringen — Lovgivningsmagten i det hele taget — ganske umuligt i mindste Maade at kontrollere, hvorvidt der sejles billigt eller dyrt paa denne Route, naar vi ikke vide, hvad der skal betales i England. Vi bevæge os fuldstændig

i Blinde, og dette er utilbørligt, hvor det drejer sig om saa væsentlige Interesser for vort Land som her, Interesser, hvortil Staten udgiver op imod 200,000 Kr. om Aaret. Det synes mig utvivlsomt, at dette er utilbørligt. Om end altsaa det egentlige Bevis her glipper, er der imidlertid adskilligt, der tyder paa, at disse Takster, som de ere, kunde og burde være billigere. Det er saaledes notorisk — det blev indrømmet af den daværende Indenrigsminister, den nuværende højtærede Trafikminister (Ingerslev) under Forhandlingen i Sessionen 1888—89 — at et Svineslagteri, saa vidt jeg ved var det i Horsens, før Subventionen betalte 1 sh. 3 d. mindre pr. Ton Flæsk end efter Subventionen. Man vil se, hvad dette betyder. Det betyder, at der har været givet en meget væsentlig billigere Fragt for dette Selskab, dette Andelslagteri i Horsens, før Subventionen traadte i Kraft, men da Subventionen traadte i Kraft, gif det ind under dens Bestemmelse. Naar man altsaa lægger 1 sh. og 3 d. til det Afslag i Fragten, som Subventionen nødvendigvis burde medføre, vil man se, at Selskabet virkelig er i Stand til at sejle for større Eksportører for en meget billigere Fragt, end det gør; jeg kan ikke læse det anderledes. (Ministerens for offentlige Arbejder [Ingerslev]: Det var en særlig Afford!) Ja, det var en særlig Afford; men naar Selskabet kan være tjent med at slutte en saadan Afford med større Eksportører, finder jeg deri et Bevis for, at der kan sejles billigere, end der nu sejles; jeg tror ikke godt, det kan bevise andet. — Der er endnu et andet Punkt, hvorpaa jeg her vil henlede Opmærksomheden, det er, at Subventionen i Tiden fra 1890—91 til 1894—95 er steget fra 165,000 til 195,000 Kr., og i de samme Aar er ligeledes Godsmængden steget meget betydeligt. Jeg skal blot opholde mig ved de tre sidste Aar, thi for de tidligere Aar viser Sammenligningen sig vanskelig. Sammenligningen i Firserne er vanskelig, fordi Kreaturbeførgelsen bortfaldt, medens den store Eksport af Flæsk kom i Stedet. Dette vanskeliggør en Sammenligning. Jeg skal derfor holde mig til de tre sidste Aar, fra 1892—93 til 1894—95. Her ere Forholdene for saa vidt ensartede, saa at de kunne sammenlignes. Her viser det sig da, at, naar man foretager Beregningen efter Bropengene, og efter Taksterne i Esbjerg for de forskellige vigtigste Eksportvarerarter, at Godsmængden i de tre sidste Aar er steget med c. 33 pCt. Altsaa Subventionen er bleven større, og Godsmængden er steget med 33 pCt. — de to Ting hænge jo noget sammen — men Selskabet yder dog ikke