

mere; det sejler til samme Fragter nu som tidligere. Heri synes mig dog at ligge et ret tydeligt Fingerpeg for, at Fragterne burde kunne reduceres bethdeligt eller i alt Fald noget. At de kunne reduceres bethdeligt, naar de tre ugentlige Farter erstattedes af to, er jo tidligere indrømmet fra alle Sider, og ligger ogsaa i Sagens Natur. Selskabet har jo erklæret, at det vilde kunne sejle uden fast Subvention, naar de tre ugentlige Farter indskrænktes til to. Spørgsmaalet om Indskrænkning i Farten er jo noget, der har været drøftet her tidligere. Det ligger noget uden for min Opgave her i Dag at komme ind derpaa. Jeg skal kun nævne, at jeg tror, at man fra de interesseredes Side har sat særlig Pris paa Onsdagsbaadene, skønt de kun gaa med en Godsmængde paa 50—80 Tons, mens Tirsdags- og Lørdagsbaadene gaa med en Godsmængde paa 300—600 Tons.

Der er endnu en Ting, jeg gerne vilde henlede Opmærksomheden paa her, og det er den mærkelige Maade, hvorpaa Kontrakten er bleven gennemført. Der staar i Kontrakten, at den faste Subvention, altsaa de 50,000 Kr., bortfalder, saa snart Godsmængden overstiger 24,000 Tons. Men Godsmængden har allerede i de sidste Aar ret bethdeligt overstegit 24,000 Tons; saa vidt jeg ved, er den nu oppe paa saadan noget som 44—45,000 Tons alene for Hovedvarerne, som ganske vist udgøre saa at sige den hele Eksport. Den er altsaa i det mindste en 44—45,000 Tons. Ikke desto mindre betaler Staten stadig væk en fast Subvention af 50,000 Kr. til det forenede Dampskibsselskab, skønt Dampskibsselskabet efter Kontrakten ikke har Spor af Krav derpaa. Det forekommer mig derfor, at dette Selskab er blevet meget bethdeligt begunstiget fra Statsmagtens Side. Jeg skal — ligesom jeg i det hele onsker at give enhver sit i denne Sag — være saa retfærdig at indrømme, at Ansvaret herfor ikke alene kan læstes over paa den højtærede Minister eller de højtærede Ministre, som have administreret dette Forhold. Jeg er i alt Fald villig til at indrømme, at Rigsdagen bør tage sin Andel af Ansvaret derfor. Disse Forhold have nemlig ikke været saa forskrækkelig vanskelige at gennemstue; de Medlemmer, som have villet bestæftige

sig med Enkelthederne deri, have nok kunnet gennemstue dem. At der imidlertid er noget utilbørligt og uheldigt ved dette Forhold, vil ganske sikkert enhver give mig Ret i. Alle de Ting, som jeg her har fremført, føre til den samme Konsekvens: Selskabet er blevet ganske overordentlig gunstig behandlet fra Statens Side; der er blevet vist det en Eftergiveness og Smødekommenshed paa ethvert Punkt, som endogaa har strakt sig saa vidt, at man har gaaet forbi Kontraktens sjensynlige Mening. Der er nogle Smaating, det vil sige relative Smaating, som jeg her gerne vilde anføre. Man vil maaste sige, at det er Bagateller, men jeg vil dertil sige, at saadanne Bagateller tælle ogsaa med, og navnlig vil jeg sige, at disse Bagateller ere særlig betegnende for vort hele Forhold til det forenede Dampskibsselskab og for, i hvilken Grad dette Selskab har haft Overvægten i sine Forhandlinger med Staten, af hvilken Grund baade Staten og tillige i ganske særlig Grad Eksportørerne have maattet ligge under ved de Overenskomster, som ere sluttede mellem Staten og det forenede Dampskibsselskab. Det er tre Punkter, jeg vil henlede Opmærksomheden paa. Det første er et Punkt, som vedrører Bropengene i Esbjerg. Disse Bropenge bleve i 1890 nedsatte fra 12 til 9 Ore pr. 100 Pund Smør og fra 10 til 8 Ore pr. 100 Pund Flæst. Man gif imidlertid, da Kontrakten blev sluttet og Overenskomsten om de gennemgaende Tariffatser blev opstillet, ud fra de Satser, som bestode før April 1890, altsaa en Del højere Satser. Der var i disse Tariffer inkluderet f. Eks. for Flæst 2 sh. 3 d., som altsaa var Bropengene for 1 Ton; dette vil i vore Penge sige 2 Kr. Siden er dette Beløb af 2 Kr. gaaet ned til 1 Kr. 60 Ore; men Fragten, den gennemgaende Fragt, er ikke gaaet ned; Eksportørerne maa vedblivende betale akkurat det samme. Her kan ganske vist Selskabet sige: Vi have vor Kontrakt og den kontraktmæssige Sum er ikke bleven nedsat. Dette er rigtigt, men det er netop deri, Fejlen ligger. Dette er et af de ganske vist mindre Punkter, hvor Dampskibsselskabet skærer sine Nemme, bredere eller smalle af Eksportørernes Rygge. Jeg har regnet det ud — den Slags Beregninger kunne imidlertid naturligvis kun gøres tilnærmelses-