

Udbetaling. Jeg maa erkende, at det er fuldstændig rigtigt, og jeg skal forklare, hvorfor man er kommen til at handle saaledes, uagtet man derved kommer til at handle i Uoverensstemmelse med Ordene i Kontrakten. Den Gang Kontrakten blev affluttet, var Forholdet dette, at Kreaturudførslen over Esbjerg spillede en meget betydelig Rolle. Der blev i 1888 ad den Vej udført 8600 Stykker Hornbøg og 16,000 Stykker Faar, og Fragten derfor var omtrent 200,000 Kr. Men den Subvention, man gav af 50,000 Kr. blev henyttet ikke til Kreaturudførsel, men derimod til Udførslen af de saakaldte Tonsvarer, de Varer, som overførtes efter Vægt saaledes, at Fragten beregnes derefter, altsaa navnlig Smør og saltet Flæsk. Da nu imidlertid Udførslen af Kreaturer til England bortfaldt i 1891, blev derefter ogsaa Forholdet betydelig forandret med Hensyn til Kontraktens Indhold. En Del af de Varer, som vare omhandlede i Kontrakten, nemlig levende Kreaturer, udførtes nu ikke mere ad den Vej. Fragten paa denne Vare del bortfaldt saaledes for Det forenede Dampskibsselskab, og der indtraadte en væsentlig Forandring i de Forudsætninger, under hvilke Kontrakten var affluttet. I 1891 ændrede man Forholdet saaledes efter Forhandling med Selskabet, at man fornyede Kontrakten med nogle Ændringer i forskellige Retninger, hvorom der den Gang var Spørgsmaal, og fornyede den for det løbende Finansaar. Saaledes er Forholdet blevet staaende siden den Tid. Kontrakten gælder fra Finansaar til Finansaar, og Spørgsmaalet har stadig ligget for om at tage hele dette Forhold op til gennemgaaende Overvejelse. Dertil vil jo nu Tiden være kommen, og Subventionens Størrelse er ogsaa et af de Punkter, om hvilke der vil være at forhandle paa ny, saafremt Forholdet skal fortsættes med Det forenede Dampskibsselskab. Det er saavel af den ærede Ordfører som af det ærede Medlem for Randers Amts 3dje Valgkreds (Staarup), som havde Ordet efter ham, blevet anerkendt, at naar der er klaget over Manglerne ved Routen Esbjerg—Parkeston, er der for en stor Del ikke klaget over Fejl, der ere begaaede af Det forenede Dampskibsselskab, men derimod over, at Kontrakten ikke har indeholdt andre Bestemmelser end dem, som ere optagne i den, at man altsaa ikke, da man indgik Kontrakten i 1889, har været klogere, end man dengang var. Jeg skal imidlertid nu gennemgaa Farten i dens Helhed og derved komme til at tale om de forskellige Mangler ved den, og jeg skal saa ogsaa oplyse de Herrer om Mangler ved denne Route, som maaste ingen af Dem har tænkt

paa eller kendt, idet jeg skal tage alt med. Jeg skal da først tale om det Forhold, som allerede blev berørt af det ærede Medlem for Ringkøbing Amts 1ste Valgkreds (S. C. Christensen) ved Finanslovens første Behandling, og som ogsaa som frem i Dag, det nemlig, at der ikke er tilstrækkelig Jærnbaneforbindelse med Esbjerg. Det er ikke rigtigt. Jeg tror, at Jærnbaneforbindelserne med Esbjerg ere saa gode, som de paa nogen Maade kunne ønskes, idet der gaar Tog forretpønderende netop med Tirsdags- og Lørdagsbaaden. Foruden de ordinære Tog sættes der Mandag og Fredag Ekstratog i Gang fra Aarhus til Esbjerg, ubelukkende med Trafikken fra Esbjerg til Parkeston for Dje, og til disse Tog haves der Tilslutning fra den Del af Jylland, som ligger Nord for Aarhus. Digeledes ere Togene for Sjælland og Fyn ordnede ogsaa med Esbjerg—Parkestonrouten for Dje, om det end ikke er saaledes, at der her gaar særlige Ekstratog i Tilslutning til denne Route, men det behøves heller ikke. Forholdet er det, at der nu kan sendes Gods afsted fra Kjøbenhavn til Esbjerg med en Fartid af fra 15 til 17 Timer, fra Nykøbing paa Falster af 21 Timer og fra Odense af 8 Timer. Hvad Jylland angaar, er Transporttiden fra Frederikshavn 18 Timer, fra Randers 12 og fra Aarhus 8 Timer; dette er den Befordring, som sker med det af mig omtalte Ekstratog. Dette Ekstratog løber de to Gange om Ugen i Tilslutning til Tirsdags- og Lørdagsbaaden, som er de to Farter paa Parkeston, der særlig benyttes. — Hvad nu selve Dampskibsfarten angaar, skal jeg først fremhæve, at Dampskibsfarten er stillet under et særligt Tilsyn, nemlig af Toldforvalteren i Esbjerg, som er lønnet med et lille Honorar for stadig at paase, at de Bestemmelser, som gælde for Dampskibsfarten til Parkeston, ogsaa blive overholdte. Hvad selve Indladningen angaar, blev der af det ærede Medlem for Randers Amts 3dje Valgkreds paapeget et uheldigt Forhold, nemlig dette, at Flæsk i Lasten bliver stablet indtil 10 Baller højt. Jeg er enig med det ærede Medlem i, at dette Forhold er uheldigt og bør forandres. Jeg har i øvrigt Grund til at tro, efter hvad der er meddelt mig, at naar der har været 10 Baller i et Lag i Lasten, har det været for meget. 7 Baller er, hvad der anses for tilladeligt, men det er vistnok nødvendigt, at man kommer ned til 6 Baller. Hvad selve Afstølingen angaar, skal jeg fremhæve, at Formaalet med Afstøling om Bord i Skibene jo ikke er, at Rummet der skal tjene til en Afstøling i og for sig af selve Varerne; Afstølingen er kun nødvendig, for at Varerne kunne beholde