

Jeg skal dernæst gaa over til Fragtspørgsmaalet. Det, som det kommer an paa her, er jo Spørgsmaalet, om der svares en rimelig og billig Fragt for de Varer, der gaa ad Esbjerg—Parkeston—Routen, eller om denne Fragt maa siges at være urimelig høj. Hvorvidt Dampskibsselskabet tjener derpaa eller ej, er et Spørgsmaal, der ikke kan besvares, som den ærede Ordfører jo allerede har henvist til, men det er heller ikke saa meget det, det kommer an paa. Fragten maa jo nærmest ses i Sammenligning med, hvad der gives paa andre tilsvarende Router, og jeg skal der søge at give en Sammenstilling med enkelte andre Router, men jeg erkender selvfølgelig, at det Spørgsmaal ikke lader sig endelig oplyse dermed. Under søgelsen maatte jo drives meget videre, end jeg har kunnet gøre, og maatte ogsaa indeholde flere Oplysninger end dem, der overhovedet kunde være Tale om at føre frem ved en Lejlighed som denne. De Fragtsatser, som maa tjene til Sammenligning, naar man vil tage andre Router, ville blive de Satser, som gælde for Farten fra Esbjerg Kaj over til Parkeston, og fra Parkeston til London, idet det jo vil svare til, hvad andre Dampskibsselskaber have, idet de beregne deres Fart fra Havnen, hvorfra de gaa, til Bestemmelsesstedet, og det vil da være for Smør 30 sh. og for Flæst 23 sh. Men her skal jeg dog bemærke, at det er i Virkeligheden ikke dette Beløb, det forenede Dampskibsselskab faar af Fragten. Forholdet er jo nemlig det, at i Genhold til Overenskomstens Bestemmelser har Ministeriet forlangt en Fragtnedsættelse af 5 sh. paa de Varer, her ere nævnte; men denne Fragtnedsættelse gives i Forhold til en bestemt Varemængde, nemlig 15,000 Tons. Der betales altsaa i Forhold hertil saaledes, at naar Varemængden gaar ud over det, vil ogsaa den Godtgørelse, det forenede Dampskibsselskab faar for Nedsættelsen af Fragten, blive formindsket. Med den Varemængde, som nu overføres, faar i Virkeligheden det forenede Dampskibsselskab for en Nedsættelse af Fragten paa 5 sh. pr. Ton kun $2\frac{1}{2}$ sh. saaledes, at det forenede Dampskibsselskab ikke oppebærer 30 sh. for Smør men kun $27\frac{1}{2}$ sh. og ikke 23 for Flæst men kun $20\frac{1}{2}$ sh. Blandt de Router, jeg vil nævne, er Hamborg—Harwich—London Routen—Harwich—Parkeston falder sammen, de ligge lige ved Siden af hinanden. Denne Route er 76 Kvartmil kortere end Routen fra Esbjerg til Parkeston, men den byder i øvrigt ganske de samme Fordele som Esbjerg—Parkeston—Routen og navnlig ogsaa Udbringningen af Varerne i London. Thi det

maa man vel passe paa, naar man sammenligner disse forskellige Router, at man ogsaa ved, at de byde det samme. Her paa denne Route er Fragten for Smør $25\frac{1}{2}$ sh. og for Flæst 18 sh. 10 d. Den er altsaa noget lavere end den Fragt, som det forenede Dampskibsselskab har. Imidlertid maa man jo huske paa, at der saa her spiller et andet Forhold ind, som er af meget væsentlig Betydning, og det er Spørgsmaalet om Muligheden af at faa Returfragt. Og der er Forholdet dette, at der for det forenede Dampskibsselskab kun gives en meget ringe Mulighed for at faa Returfragt fra Parkeston; den er væsentlig noget større for Hamborgrouten, men derom kan jeg ikke udtaale noget bestemt. En anden Route, jeg skal nævne, er den fra Zimmericch over Dublin og Holyhead til London. Det er altsaa den Route, der navnlig bruges, for at føre det irske Flæst frem og ogsaa det irske Smør. Det er en Route, som har samme Længde som Esbjerg—Parkestonrouten, men der er den væsentlige Forskel, at hvad der er Søvej det ene Sted, er Jærnbanevej det andet Sted og omvendt; og den irske Route har tillige to Omladninger, hvorimod Esbjerg—Londonrouten kun har en. Men Fragten er da ogsaa paa denne Route betydeligt højere, nemlig for Smør 50 sh. og for Flæst 34 sh. 2 d., altsaa næsten henved det dobbelte af den Fragt, som det forenede Dampskibsselskab faar. Der er en Route, som man jævnlig drager frem til Sammenligning med Esbjerg—Parkeston, det er den, som gaar fra Hamborg til Themsen. Der er nu en Sammenligning i og for sig ikke tilladelig, navnlig allerede af den Grund, at det er en Route, der i høj Grad er baseret paa Returfragt. Men her kommer tillige dette til, at denne Route jo ingenlunde byder det samme som Esbjerg—Parkeston. Den bringer kun Varerne op til Themsen og leverer dem af fra Skibssiden, og saa maa Modtageren sørge for den videre Transport i Land og for Varernes Sortering og Udbringning paa Stedet. Hvis man for disse Ydelser, her er Tale om, for Losning, Vægning, Sortering og Udbringning beregner, hvad det virkelig koster derovre — ifølge indhentede Oplysninger 8 sh. 6 d. — vil man med Tillæg af Fragten, 15 sh. for Smør og 10 sh. for Flæst, faa 23 sh. 6 d. for Smør og 18 sh. 6 d. for Flæst, altsaa i Virkeligheden Fragtsatser, der ikke ere væsentlig forskellige fra de Fragtsatser, som det forenede Dampskibsselskab har over Esbjerg. Jeg skal med Henhyn til denne Route dog tilføje dette, at naar jeg har nævnt 10 sh. som Fragten fra Hamborg til