

Sag til den højtærede Trafikministers Opmærksomhed og, da der formodentlig vil blive Tale om Udgifter, tillige til det høje Tings Velvilje, idet jeg tror, at der her er et Forhold, som en meget betydelig Landsdel og en virksom og talrig Handelsstand har Grund til at beklage sig over og med nogen Ret kan ønske at faa ændret.

**Rosleff:** De to ærede Talere, der først havde Ordet her i Salen i Gaar, berørte udførlig Forholdene med Hensyn til Transporten af vore Landbrugsprodukter, og det var vist med fuld Høje. Det er jo nemlig en Kendsgerning, at det er et meget vigtigt Spørgsmaal, hvorledes Landbruget faar sine Produkter affendte til de Steder, hvorhen de skulle, og jeg antager ogsaa, at det er en Kendsgerning, at Vestræbelserne for at forbedre Transportforholdene ikke have holdt Skridt med de Vestræbelsler, som i en længere Arrække ere gjorte for at forbedre Produkterne. Derfor mener jeg, at der mangler noget i denne Retning, for at Landbrugsprodukterne, der jo virkelig ere blevne saa forbedrede herhjemme, kunne komme i uskadt Stand paa Verdensmarkedet saaledes, at vi paa Verdensmarkedet kunne optage Konkurrencen med Produkter fra andre Lande. Naar jeg har bedt om Ordet, er det særlig for at henlede Opmærksomheden paa, at vi jo have et Selskab, det forenede Dampskibsselskab, som faar Understøttelse af Staten, en saakaldt Statsubvention, der ogsaa for nogle Aar tilbage gjorde Forholdene noget gunstigere, end de da vare. De ere imidlertid ikke tilfredsstillende i og for sig, og de ere det særlig ikke for enkelte Dele af Landets Bedkommende, idet jo Kjøbenhavn staar uden for de Goder, som ydes Eshjærg. Et Spørgsmaal er det ogsaa, hvorvidt det forenede Dampskibsselskab varetager Landets Interesser paa fyldestgørende Maade. Jeg skal ikke her rette nogen Anke mod det forenede Dampskibsselskab; maaste dette Selskab ikke kan udføre sin Opgave bedre, end det gør, i Forhold til de Vilkaar, det arbejder under. Men een Ting maa være den første, og det er, at saa Produkterne paa Verdensmarkedet i en saa god Tilstand som muligt, først i anden Række bliver der Spørgsmaal om, hvad det koster. Nu vil jeg henlede Opmærksomheden paa, at til Trods for, at det forenede Dampskibsselskab faar en Statsubvention for at udføre Turene saa billig som muligt, ere Priserne dog saaledes, at der her tages meget mere i Fraagt end i. Eks. paa de Skibe, som gaa fra Australien. Jeg skal i denne Forbindelse anføre, hvad det koster at sejle med Skibene

fra Australien i Forhold til, hvad det koster at sejle med Skibene her fra Danmark. Som bekendt er der en meget længere Vej fra Australien til England end fra Danmark til England. Rejsen fra Australien til England varer i 6 Uger, mens det kun varer 1 Uge at sejle frem og tilbage fra Danmark til England. Et Skib kan altsaa gøre 6 Ture mellem Danmark og England i samme Tid, som et Skib mellem Australien og England gør 1 Tur. Men til Trods herfor have vi dog lige saa høje Priser her, som de nu betale fra Australien. Man skulde synes, at det maatte være et forkert Forhold. Naar dertil kommer, at Forholdene i de australske Skibe ere meget bedre end i de danske, ligger det nært at antage, at dette absolut maa kunne forandres baade med Hensyn til Skibenes Indretning og med Hensyn til Priserne. Da Statsubventionen blev vedtaget 1887—88, udtalte den daværende Indenrigsminister (Singerløv), at ved Overenskomst med det forenede Dampskibsselskab havde man opnaaet at faa hurtigsejlende Skibe med affølede Rum, og at man tillige havde sluttet Afford med Særnbaneselskabet i England om at føre Varerne fra Parkeston til London saaledes, at de ikke toge Skade derved, og endvidere, at der i London vilde blive bygget Hvalvinger, der vilde blive affølede til eventuel Lagring af Varerne. Jeg vil tillade mig at henlede Opmærksomheden herpaa, samtidig med at jeg henleder Opmærksomheden paa de mange Klager, der fremkomme fra Landmændene. Derjom disse Bestemmelser blive overholdte i fuldt Maal, skulde man ikke synes, at der var saa stærke Grunde til Klage, som der nu er, idet jeg samtidig skal bemærke, at der ifølge Kontrakten med det forenede Dampskibsselskab ikke maa holdes højere Varme i Skibene end 10 Gr. Celsius. Lad os nu lægge Mærke til, at ifølge Kontrakten skal der altsaa være en Varmegrad, som ikke er højere end 10 Gr. Celsius, at Varerne skulle have en passende Behandling fra det Tidspunkt, hvor Skibet kommer til Parkeston, og indtil Varerne komme til London og der hensesættes i kølede Hvalvinger, saa at de ingen Skade kunne tage, og maa vi saa da ikke sige, at der kunde være Anledning til at rette en Forespørgsel til den højtærede Indenrigsminister om, hvorvidt der føres Kontrol med Kontraktens Overholdelse? Ligesom den ærede Taler, der først havde Ordet i Gaar, ønsker jeg at rette en Forespørgsel til den højtærede Minister om, hvorvidt der er gjort noget Skridt til eller vil blive gjort noget Skridt til Forbedring af Eksportforholdene. Der er fra adskillige Sider blevet sagt, at man ikke uden Skade kunde afkøle Flæsk og