

Farten var spærret i ugevis. Nu kan det ærede Medlem sige, at der ogsaa var store Standsninger over Bælterne; men det var ogsaa den Gang, at man for Alvor fik sin Opmærksomhed rettet derpaa, og det vil jeg sige, at det var en virkelig Fortjeneste, som den nuværende Trafikminister indlagde sig ved Haand i Haand med Rigsdagen at gøre saa kraftige Antrængelser som muligt for at faa det bedst mulige Materiel paa Bælterne, særlig paa Store-Bælt, saa at vi, naar Forholdene ikke ere rent banfattede, dog ere i Stand til at iværksætte Overfarten der. Det ærede Medlem ved lige saa godt som jeg, at Overfarten over Bælterne er den eneste Af-sætningsvej, som Producenterne fra Sjælland og Lolland-Falster have under saadanne Forhold. Netop Esbjergs Stilling som den eneste isfri Havn under vanskelige Isforhold, er et yderligere Moment for at udvikle Farten paa Esbjerg saa godt og hensigtsmæssigt som muligt. Det ærede Medlem appellerede jo ogsaa til Nordjyderne. Det var et nyt Forsøg paa at „dele“ i denne Sag, men jeg tror dog ikke, at Nordjyderne ville følge ham her. I alt Fald har jeg lagt Mærke til, at ved Landbosforeningernes Fællesmøde i Aarhus blev Resolutionen om Statsdrift paa Esbjerg vedtaget enstemmig, og der var der mange nordjydske Repræsentanter til Stede. Jeg kan ikke tro andet, end at Nordjyderne staa fuldstændig ved Siden af deres øvrige jydsk Landsmænd i denne Sag, og lad mig sige ved Siden af de fleste Landmænd paa Verne ogsaa. Det ærede Medlem sluttede med nogle Bemærkninger, der nærmest vare en Støtte for Ministerens Tanke om at hjælpe paa de forskellige Eksporthinier. Jeg skal komme nærmere tilbage til det i mit Svar til Ministeren, og til ham vender jeg mig nu.

Den højtærede Minister fastholdt, at i alt Fald Routen Hamborg—Harwich—London var af den Natur, at man rettelig kunde sammenligne den med Parkestronrouten. Jeg indrømmer naturligvis, at det er den Route, hvormed man snarest kan sammenligne, der er der mest Ensartethed til Stede. Atter her kommer imidlertid det forbihold x i Bejgen, at man ikke ved, hvilken Kontrakt Hamborglinien, og hvilken Kontrakt det forenede Dampskibsselskab har med Great Eastern Selskabet. Jeg skal gøre den ærede Minister opmærksom paa, at der for ikke saa længe siden faldt en Dom i England, i Southampton tror jeg nok det var, hvor det ved Retsforhandlingerne blev oplyst, at disse private Selskaber have indgaaet højt forskellige Kontrakter med de forskellige For-

sendere. Nu eksisterer der ganske vist en Lov i England, der forbyder dette, men det blev netop gennem denne Dom slaaet fast, at Loven havde, som jo Løve undertiden kunne, visse Huller, som en klogtig Advokat kan slippe ud igennem. Advokaten for det vedkommende Jærnbanelsekskab vandt netop Sagen paa dette, at denne Lovs Bestemmelser bleve erkendte for ikke at være saa omfattende, som man hidtil havde troet, idet det nemlig blev statueret, at den kun skulde gælde for Stykgodsbesødringer, men ikke for Bognladninger, i alt Fald ikke, naar det er hele Tog, det drejer sig om, og et saadant helt Godstog kan sagtens præstere paa Parkestronrouten. Altsaa gennem denne Rets Sag er det kommet frem, at der eksisterer private Kontrakter uden om Loven, og gennem Dommen er det slaaet fast, at disse private Kontrakter ikke engang i Fremtiden kunne stemples som lovstridige. Jeg siger kun dette for yderligere at illustrere, at dette x virkelig i alleregentligste Forstand er og vil blive et x, og vi vide ikke, om der er nogen Forskel paa, hvad det forenede Dampskibsselskab og Hamborgselskabet betaler til Great Eastern Linien. Selv om vi tage Tallene, som de ere, ere de ikke saa gunstige som den højtærede Minister mente. For Hamborg—London er Fragten 25½ sh. for Smør og 18 sh., 10 d. for Jæst. Tager man nu Fragten fra Esbjerg til London — der maa naturligvis tages den laveste Takst i Esbjerg — frit om Bord, eksklusiv Havnepenge, faar man paa det nærmeste et lignende Beløb, men vel at mærke kun naar man tager Subventionen med i Betragtning, naar man altsaa først har fradraget de 5 sh., Staten betaler. Det forenede Dampskibsselskabs Originaltakster frit om Bord Esbjerg, eksklusiv Havnepenge paa London er 30 sh. og 23 sh. (Indenrigsministeren [Hørring]; 27½). Nej, her tager den ærede Minister fejl, 27½ sh. er den Fragt, der fremkommer, naar Fradraget er gjort for den gennemgaaende Route, men for frit om Bord Esbjerg eksklusiv Havnepenge, er det forenede Dampskibsselskabs Originalfragt 30 sh. og 18 sh., og først naar vi tage de 5 sh. fra, som Staten betaler, bliver det 25 sh. og 18 sh., men det er altsaa Summen, der ikke kunne sammenlignes med Hamborg-Routen. I Virkeligheden er Esbjerg-Routen altsaa 5 sh. dyrere. Jeg haaber, den ærede Minister har forstaaet mig; altsaa Priserne blive kun lige høje derved, at Staten betaler 5 sh. af Fragten. Den rette Sammenligning maa være imellem Hamborgs 25 og 18 sh. og Esbjerg-Routens 30 og 23 sh. Vi sit nu en noget nærmere Oplysning af