

øvrigt at indlade mig paa nogen Kritik — som jeg heller ikke anser mig for kompetent til at fremkomme med — kun nævne, at naar Fragtindtægten sættes til 377,000 Kroner, hvilket er Gennemsnittet af de sidste 5 Aar, saa har denne Indtægt i de sidste 2 Aar, 1893—94, været betydelig højere, nemlig 430—440,000 Kr., saa alene ved at gaa ud fra dette Beløb, vil Tabet formindskes med 60,000 Kr. Men paa Grundlag af de Tal, der ere os meddelte, maa vi i alt Fald foreløbig gaa ud fra, at Tabet ved en Drift som den paataente vil blive omtrent 500,000 Kr. Nu er Spørgsmaalet, hvilke Vilkaar tilbydes der fra anden Side? Først og fremmest har der af den højtærede Minister været forhandlet med det forenede Dampskibsselskab for at faa vide, paa hvilke Betingelser det vil fortsætte Driften — Overenskomsten løber fra Finansaar til Finansaar og bliver hvert Aar at forny. Som bekendt er det Tilbud, der for Tiden ydes af Staten til det forenede Dampskibsselskab, først en fast Subvention paa 50,000 Kr., dernæst en Godtgørelse for Reduktion af Fragt, som er 15,000 Kr. for hver Shilling Reduktelse, og da Reduktionen for Tiden er 5 Shilling, bliver det en Godtgørelse af 75,000 Kr. — disse Beløb udgøre tilfammen 125,000 Kr. Dernæst faar Selskabet godtgjort de Broenge, der erlægges i Esbjerg, de have i de senere Aar beløbet sig til 60—70,000 Kr. Hele Tilbudet, som Selskabet faktisk har faaet i de senere Aar, er saaledes omtrent 190,000 Kr. Nu tilbyder Selskabet at ville give Afkald paa den faste Subvention af 50,000 Kr., saaledes at der betales de 75,000 Kr., som sammen med Broengene vil blive omtrent 140,000 Kr. — dette under Forudsætning af, at Farten fortsættes med de samme Skibe, som hidtil have besørget den. At de 50,000 Kr. slaas af, er i Virkeligheden ikke noget overraskende, thi ifølge den i sin Tid med det forenede Dampskibsselskab truffne Overenskomst skulde disse 50,000 Kr. bortfalde, naar den i Løbet af Aaret transporterede Godsmængde beløb sig til 24,000 Tons. Igennem en Række af Aar har denne Godsmængde imidlertid været overskredet og har været nær ved det dobbelte; de 50,000 Kr. skulde altsaa egentlig være bortfaldne for lang Tid siden. Hvis man altsaa vilde forny Kontrakten paa den

Basis, at de samme Skibe som hidtil skulle benyttes, vilde Tilbudet blive omtrent 140,000 Kr. Men endvidere har Selskabet meddelt, at det i Skotland har bestilt et nyt Skib af den Type, som jeg før omtalte, beregnet til en 13 Mills Gennemsnitsfart og forsynet med Afslingsmaskiner osv.; det ventes at være færdigt til 1ste Juli. Hvis dette Skib skal sættes ind i Farten, forlanger Selskabet ud over den før nævnte Subvention en yderligere Subvention af 120,000 Kr. aarlig; altsaa, hvis Skibet kommer i Fart den 1ste Juli, skal der for de 9 følgende Maaneder betales en Subvention af 90,000 Kr., hvilket sammen med de 140,000 Kr. bliver et Beløb af i alt 230,000 Kr. for det kommende Finansaar. Hvis vi dernæst gaa ud fra, at Selskabet vil anskaffe 2 Skibe til af samme Type, for saa vidt dette Skib viser sig tilfredsstillende, og vil sætte dem i Gang paa Esbjerg, saa vil Staten, saafremt den samme Forbring fastholdes, komme til at yde et fremtidigt Tilbud af 3 Gange 120,000 Kr. + de 140,000 Kr., altsaa tilfammen akkurat  $\frac{1}{2}$  Mill. Kr. Hvis nu disse Vilkaar virkelig ere det sidste Ord, saa tror jeg, at Tanken om Statsdriften, Tanken om denne Routes Overtagelse af Staten, vil komme til at ligge mange Medlemmer nærmere, end det hidtil har været Tilfældet. Thi hvis der virkelig for Alvor, for at holde denne Route ved lige med moderne gode Skibe, indrettede saaledes, som Varernes Tare kræver, skulde være Tale om at yde et Bidrag af en saadan Størrelse, saa bliver det et presserende Spørgsmaal, om Staten ikke lige saa godt vilde kunne overtage Farten selv; foreløbig har der imidlertid ikke for Udvalget foreligget andet end det nævnte Tilbud. Jeg skal for mit Vedkommende sige, at jeg er — hvad man vel kan tænke sig efter min almindelige økonomiske Opfattelse — ikke nogen Under af, at Staten skal tage Afscere, jeg tror, det vil blive alt for dyrt, langt dyrere end nødvendigt; jeg tænker heller ikke, at Landbruget, naar alt kommer til alt, i Virkeligheden vil finde sin Fordel, om man ad kunstig Vej vil søge at drage Eksporten snarere over Esbjerg end over andre af vore Udførselshavne. Jeg tror, at Handel og Trafik gaar bedst, naar den gaar ad de naturlige Veje, dem, hvor der