

Kr., kommer ud ved at drage Gennemsnitsindtægten for de sidste 5 Aar, 377,000 Kr. fra den af det forenede Dampstibselskab paa den nævnte Maade anslaaede Driftsudgift, 950,000 Kr. Man kan jo imidlertid med stor Ret gøre Regnestykket op paa en anden Maade, nemlig ved at tage det sidste Driftsaar. Det viser sig nemlig, at der er en bestemt Fremgang i Driftsresultatet, i de oppebaarne Fraater fra de senere Aar. Tager man da det sidste Driftsaar, som udviser en Søfragt af 431,992 Kr., faar man kun en Underbalance af 518,960 Kr. Dette Tal vil vel forekomme mange ret affrættende, men jeg skal gøre opmærksom paa, at det er et Tal, der allerede i Henhold til, hvad jeg i Begyndelsen af mit Foredrag tillod mig at fremhæve, maa behandles med overordentlig megen Kritik og ogsaa kan nedlættes meget betydeligt allerede derved, at Driftsudgifterne ere satte saa særdeles højt, højere end de i et Normalaar ville kunne komme op til. Et andet Moment, jeg maa tillade mig at fremhæve, er endvidere, at man ikke har Lov til at regne med en stabil Fragtfortjeneste. Der er al mulig Udset til, at denne vil gaa op, og det endog ret betydeligt, naar Materiellet og Behandlingen af Varerne bliver saa meget bedre end tidligere. Meningen med hele denne Foranstaltning og med at ville forbedre Farten: Esbjerg — Parteston paa den ene eller den anden Maade er netop, at dels alene derved og dels ved korresponderende Foranstaltninger fra Statsbanernes Side at drage en ikke saa lidt større Fragtmængde ad denne, den hurtigste, bekvemste og i alle Maader hensigtsmæssige Route, vi have fra Danmark til England for Transporten af saadanne Varer. Det er altsaa sikkert urigtigt ikke at regne med en ret betydelig stigende Indtægt af Fragten. Hvorom alting er, har altsaa Udvalgsflertallet, der, som det allerede er fremhævet, bestaar af alle de Partier, Udvalget repræsenterer, været enig om at henstille til det høje Ting at vedtage Anstiftelsen af disse 3 Skibe. Man har bestemt sig for denne Skibstype, som af det forenede Dampstibsselskab opgives til at ville koste 785,000 Kr. pr. Skib. Der er, som ærede Medlemmer ville vide af Bilagene, andre og dyrere Skibe, som ere i Stand til at udføre Farten, og som byde ikke ringe Garanti for Varernes Behandling, men det maa antages, at dette Skib byder al den Garanti, som kan ønskes for Varernes gode og hensigtsmæssige Behandling. Det er et Skib, der i enhver Henseende er udflyret saaledes som forlangt i denne Sag fra Mejeriernes og

Slagteriernes Side. Det kan udføre Farten: Esbjerg-Parteston i 27 Timer, hvilket vil sige, at det kan være sikker paa en Gennemsnitshastighed af 30 Timer. Nu er Forholdet det, at de hidtilværende Skibe have udført Farten saaledes, at den overvejende Del af Turene har taget 34 Timer og derved, medens omtrent  $\frac{1}{3}$  af Turene har taget 38 Timer eller derover. Naar nu disse Skibe kunne udføre Farten i 27 Timer, altsaa gennemsnitlig i 30 Timer, er det jo en ret væsentlig forøget Farthastighed, som er af den største Betydning for Affenderen af disse Varer, og derved for Fragternes Størrelse. Af Bilagene ville ærede Medlemmer se, at den Farthastighed, der her er Tale om, fuldt ud vil tilfredsstille rimelige Fordringer og sætte Skibene i Stand til med den Afgangstid fra Esbjerg, som er givet med de ejendommelige Forhold, der raade der, at komme til Ankomststedet paa en saadan Tid, at Varerne kunne være i London til rette Tid. Man har altsaa ment at kunne blive staaende ved denne Type. Anstiftelsesprisen er, som man vil se af Endringsforslaget, 2,300,000 Kr. — I Udvalget har der været nogen Tvivl med Hensyn til Spørgsmaalet om Statsdrift eller Ikke-Statsdrift, og jeg maa tilføje, at ikke alle Medlemmer af det Flertal, hvortil jeg hører, og som har samlet sig om dette Spørgsmaal, i og for sig ere principielle Tilhængere af Statsdrift. Der er Medlemmer inden for dette Flertal, som maaste i og for sig ville foretrække Privatdrift, men alle Flertallets Medlemmer ere enige om at forlange en absolut fuldstændig, i enhver Henseende tilfredsstillende Ordning af denne Transport, og det har, som Sagen hidtil har foreligget for os, ikke været os muligt at se, at en saadan tilfredsstillende Ordning vil kunne naas paa anden Maade end gennem Statsdrift. De Tilbud, der foreligge fra det forenede Dampstibsselskabs Side, og som ere os meddelte fra den højtærede Minister, ville ikke bringe en saadan fuldt tilfredsstillende Ordning, at man fra vor Side vil kunne slaa sig til Taals med den. Jeg er dog paa egne og paa flere Medlemmers Vegne i Stand til at udtale, at vi i det hele finde, at Statsdrift i og for sig frembyder Fordele, som aldrig ville kunne naas gennem privat Drift. Der er for det første den Fordel derved, at en saa stor Del af Transporten som muligt samles paa een Haand. Transporten og det dermed forbundne Ansvar fordeles for Tiden paa 3 Hænder, Statsbanerne, det forenede Dampstibsselskab og Great Eastern-Linjen. Nu vil man i det mindste kunne samle