

herpaa som et Fingerpeg i den Retning — thi da blev Bropengene nedsatte fra 12 D. til 9 D. for 100 Pd. Smør og fra 10 D. til 8 D. for 100 Pd. Fløst, men ikke desto mindre vedblev det forenede Dampskibsselskab at inkludere 2 sh. og 3 d. eller 2 Kr. pr. Ton Fløst i Betalingen ligesom tidligere, medens Betalingen i Virkeligheden, hvis der var Tale om, at Forbrugerne skulde have faaet Gavn af denne Nedsættelse, kun skulde have været 1 Kr. 60 D. Det vil altsaa sige, det forenede Dampskibsselskab har oppebaaret Godtgørelse for Bropengene i deres gamle Skikkelse. Denne Godtgørelse er ikke bleven nedsat, den Gang Bropengene blev nedsat. Der optrædes det samme som før, og det er altsaa at betragte som et nyt Bevis paa, at Bropengene ere at betragte som en virkelig Del af Selskabets Subvention, og Selskabet opfatter det ogsaa selv saaledes.

Jeg skal nu imødegaa et Par enkelte Bemærkninger af den højtærede Minister. Han sagde, at man kunde meget godt have henvendt sig til et privat Selskab, men det skulde saa have været i den Form, at man havde spurgt: Hvad ville I overtage en saadan Drift for? Deri giver jeg den højtærede Minister Ret. Jeg havde ikke haft noget imod, at man under den Form havde henvendt sig til et privat Selskab. Jeg ved Selskaber, der ikke have noget at gøre Tilbud og staa ved dette Tilbud, og man fik da et meget sandere Udtryk for, hvad et andet Selskabs Hjærtensmening er med Hensyn til Bilskaarene for en saadan Fart, end ved at sende det forenede Dampskibsselskabs Kalkule frem til Kritik. Jeg har ikke noget imod at acceptere den højtærede Ministers Bemærkninger, da jeg synes, det havde været ganske heldigt at faa en saadan Opgørelse. Med Hensyn til Udgifterne gjorde den højtærede Minister den Bemærkning, at min Sammenstilling ikke passede ganske. Det drejede sig om Skibe i regelmæssig Fragtfart. De Skibe, jeg har brugt til Sammenligning, og jeg har flere paa Rad, give ganske det samme Resultat. Jeg har 6 Skibe, hvis Gennemsnitsudgifter til Hyre og Koft er 18,000 Kr., medens det forenede Dampskibsselskabs Udgift er 32,000 Kr. Disse 18,000 Kr. Udgift er ikke blot for et enkelt Skib, men Gennemsnitsudgiften for 6 Skibe, og det er 6 Skibe, der ikke gennemgaaende gaa paa lange Rejser, idet flere gaa i vore Farvande, Nordsøen, Besterhavet og Østersøen. Jeg tror endvidere, det er Skibe, der omtrent ere ligestillede, hvilket Resultat man ogsaa kommer til ved en Betragtning af andre Poster, som Udgifter til Løsning og

Ladning og det samme gælder Skibsafgifterne og Havnepengene. Jeg har med Flid valgt dette, fordi jeg tror man her kan gøre en virkelig rationel Sammenstilling. Jeg har vogtet mig for at sammenstille Kulforbruget, som vilde have været mig et taknemmeligere Emne, og jeg har gjort det, fordi jeg erkender, at det Skib, som der her er Tale om, med stærkt Maskinraft og Koldluftsmaskiner, forbruger ikke saa lidt Kul ud over, hvad et almindeligt Skib bruger. Hvor meget kan jeg ikke sige, og derfor har jeg vogtet mig for Sammenstillingen. Den anden Sammenstilling tror jeg derimod, jeg med fuld Ret kan gøre, for saa vidt man overhovedet kan foretage flige Sammenstillinger. Den højtærede Minister saade, at vi gif uden Erfaring til Statsdrift. Udatte vi det til næste Rigsdagssamling, havde vi nogen Erfaring. Det er et Argument, som jeg tror kunde have en Del Vægt for adskillige, og det falder noget sammen med de Bemærkninger, som det ærede Medlem for Røge (Alberti) gjorde. Hans Bemærkninger koncentrerede sig om dette, at vi skulde i hvert Fald have Kontrakt næste Aar, og vi kunde jo ikke saa noget Statsskib i den kommende Sommer. Lad os altsaa vente det Aar og se, hvilken Erfaring, vi indhøste. Det var omtrent, hvad det ærede Medlem mente. Jeg har ikke følt mig slaaet af den Betragtning. Det er jo givet, at naar som helst vi vedtage Bevillingen til et Statsskib, saa vi det ikke lige straks. Vedtage vi Bevillingen i Aar, saa vi Dampskibet næste Aar, det vil sige i 1897—98. Vedtage vi Bevillingen paa Finansloven for 1897—98, saa vi først Dampskibet i Drift i 1898—99. Det, at vi ikke vedtage dem i Aar, betyder i hvert Fald et Aars Opsættelse. Man kan ikke sige, at naar vi vente til næste Aar med at vedtage Bevillingen, saa vi Skibene lige saa tidlig i Gang, thi det er ikke rigtigt. Og med Hensyn til Erfaringen, er det dog ikke noget saa fuldstændig nyt og mærkværdigt og enestaaende i Verden, at man vil bygge Skibe, indrettede, som disse skulle være. Saa vidt jeg ved, gaar der moderne Skibe fra Australien til England med letfordærlige Landbrugsprodukter. Hvad Mejerierne og Slagterierne forlange i den Retning, har man Mønster for. Man har Koldluftsmaskiner i Virksomhed i forskellige Skibe. Det er ikke saa nyt og u hørt, at man kan sige, at man ikke ved, hvad man gaar ind til. Men vil man endelig have specielle Erfaringer for, hvad denne Skibstype kan yde i Farten Esbjærg—Barkeston, kan man ogsaa saa den. Efter den Kontrakt, som Ministeriet har sluttet, og som