

jo i alt Fald bliver staaende uafhængig af, om vi i Aar vedtage Statsdrift eller ikke — det maa ærede Medlemmer jo erindre — vil dette Skib træde i fast Fart fra 1ste Juli d. A., og der er intet i Vejen for at lade Skibet gaa et Par Maaneder og se, hvordan det udfører Farten, inden man gør sin Bestilling. Skibene behøve nemlig, saa vidt jeg forstaaer, ikke at bestilles før til Efteraaret, og kunne dog meget godt være færdige ved Finansaarets Begyndelse. I vore Dage bygges saadanne Skibe jo i forholdsvis kort Tid, og der er intet i Vejen for, hvis et enkelt Værft ikke kan tilvejebringe dem, at fordele dem paa flere Værfter.

Jeg skal nu vende mig til det ærede Medlem for Røge (Alberti), som gjorde et Par Bemærkninger, der havde en vis personlig Adresse — jeg indrømmer, ikke personlig i nogen ondartet Forstand, men dog af en saadan Art, at det gør det naturligt for mig at svare derpaa. Det ærede Medlem mente, at jeg og de, der sammen med mig havde stillet Forespørgslen, havde Answeret for, at Sagen er forsinket. Sa det ærede Medlem viste en vis Iver for at vælge det Ansvar for Sagens Forsinkelse, som han i det mindste dog ikke helt kan frifinde den ærede Minister eller muligvis det forenede Dampskibsfelskab, eller hvem det nu er, for, over paa os. Jeg tror ikke det ærede Medlem var heldig dermed, for det er sandsynligt, at denne Sag ikke var fremmet en Smule hurtigere, dersom Forespørgslen ikke var fremkommen. Finansudvalgets ærede Medlemmer ville kunne bevidne, at Sagen er fremmet saa hurtigt, som det kunde ske. Da man første Gang kom til Behandlingen af dette Punkt, blev Sagen sat under Debat, og Spørgsmaal bleve rettede til den ærede Minister, og skulde der være sket nogen Fejl i Retning af, at Finansudvalget ikke tidlig nok har taget Affære, maa denne Bebrejdelse ramme Finansudvalgets Formand. Men jeg tror ærlig talt ikke, nogen som helst Bebrejdelse kan rettes imod ham, thi han saavel som vi andre have gjort sit til, at Sagen er kommen i Gang saa hurtig, som det efter Sagens Natur kunde lade sig gøre. Det ærede Medlem maa erkende, at selv om Sagen var bleven behandlet her ved 1ste Behandling af Finansloven, var det dog ikke givet, at Finansudvalget straks kunde have taget fat paa den, det varer jo nogen Tid, inden Finansudvalget overhovedet tager fat paa sit Arbejde, og det maatte vare nogen Tid, inden man kunde komme til dette Punkt. Men desuden kan et ledende Flertal ikke skyde Skylden over paa et Mindretal, hvis det finder, at der har fundet Forsinkelse

Sted. Flertallet har jo altid i sin Haand at fremskynde en Sag med den Hurtighed, som det finder ønskelig og forsvarlig. Det ærede Medlem bemærkede saa, at vi skulde sejle med en Underbalance af  $\frac{1}{2}$  Million, det var givet. Sa, angaaende denne halve Million kan der vel gøres nogle Bemærkninger, og jeg antydede det ogsaa i mit første Foredrag. Man skal i alt Fald drage den hidtidige Subvention fra, og der har hidtil været betalt henved 200,000 Kr. i Subvention. Dette maa i alt Fald drages fra, naar vi skulle ind paa at sige, hvor meget Statskassen bliver belastet mere end nu. Saa kommer man til Tallet 300,000 Kr. og ikke til  $\frac{1}{2}$  Mill., og ved disse 300,000 Kr. er der end da udtrykkelig at bemærke, at de kun fremkomme under Forudsætning af de størst mulige Driftsudgifter, som i Praksis sikkert vil vise sig en hel Del lavere, og under Forudsætning af, at Varemængden ikke stiger. Her er det imidlertid netop, det ærede Medlem gjorde Indblik, idet han sagde, at vi ikke kunde komme til at sejle med samme Tonnage. Jeg er ganske vist saa sangvinisk at mene, at vi endog kunne sejle med større Tonnage. Den Tonnage, som her er lagt til Grund ved Beregningen, er jo Tonnagen fra 1894. Den Gang androg vor samlede Flæstedsførsel, hvoraf en saa væsentlig Del, nemlig ca. 70 pCt., falder paa Esbjerg Ruten, 92 Mill. Pund, og i 1895 udførtes der 122 Mill. Pund. Jeg tror nok, disse Tal ere omtrent korrekte. Der har altsaa været en ikke saa lille Stigning i Tonnage i Farten fra Esbjerg til Parkston. Hvor meget kan man ikke se, før Beretningen er kommen, men det er givet, at der har været en betydelig Stigning i Flæstedsførselen og vistnok ikke nogen Nedgang i Smørudsførselen. Men nu mener det ærede Medlem, at vi kunde risikere at komme til at sejle med mindre Tonnage, hvis det forenede Dampskibsfelskab ikke vil opgive Konkurrencen, men tværtimod søger at konkurrere med Statskibene. Der tror jeg imidlertid, at det forenede Dampskibsfelskab har saa megen Forretningsans, — saa megen Tillid har jeg til det og det siger jeg til dets Ære, idet det jo er et privat Selskab og selvfølgelig bør være bejælet af virkelig Forretningsans, — at jeg tror, at om det end maatte føle sig nok saa krænk og ilde tilpas, naar Staten overtog Driften, og det altsaa kom ud af denne Route og gik glip af den rundelige Fortjeneste, som det har haft her, vilde det dog ganske sikkert ikke i sit flette Humør gaa saa vidt, at det vilde etablere en paa Forhaand saa umulig, jeg kunde næsten sige haabløs Konkurrence, som denne Konkurrence med Staten vilde være.