

urrence. Vi skulle helst være hurtig i Bendingen, og vor Eksporttrafik bør ledes saaledes, at den kan foregaa paa en god og forsvarelig Maade med den mindst mulige Beføstning. Hidtil synes der at være beregnet en Subvention for Esbjærg—Parkeston af 190,000 Kr., iberegnet Godtgørelse for Bropengene. Nu har den højtærede Minister afluttet en ny Kontrakt, ifølge hvilken der ydes et Tilskud af 120,000 Kr., naar et nyt Skib kommer i Gang, og det vil i Forbindelse med de 65,000 Kr. for Bropengene blive 185,000 Kr., altsaa noget nær det samme Beløb, som der hidtil har været svaret, nemlig 190,000 Kr. Smidlertid er der jo paa et vist Punkt, det ny tidsvarende Skib, opnaaet en Forbedring, saaledes at man for de samme Penge faar en i alt Fald delvis bedre Befordring end tidligere. Der er altsaa her opnaaet Fremstribt, og uagtet der har været Htret Tvivl om, at Forhandlingerne her i Tinget have bidraget hertil, vil jeg dog nok antage, at Ministeren under Drøftelsen af Kontrakten har været noget heldigere, stillet efter denne Forhandling. Der er imidlertid nu Tale om at anskaffe to ny Skibe af samme Type, hvis jeg har forstaaet Ministeren rigtig. Jeg vil forudsætte, at naar disse ny Skibe skulle sættes i Gang, vil der kræves et Tilskud af 120,000 Kr. pr. Skib, eller 240,000 Kr. for de to Skibe. Disse 240,000 Kr. i Forbindelse med de 185,000 Kr. vil bringe Subventionen op til 425,000 Kr. Naar jeg her nævner Ordet „Subvention“, som ogsaa er fremkommet fra anden Side, vil jeg straks tilføje, at det vilde være heldigere at bruge et mere betegnende Udtryk. Jeg tror, „Driftstilskud“ er en langt bedre Betegnelse, fordi „Subvention“ noget tilslører det, der tilsigtes. Hvis man fastholder Forordningen om, at to Skibe af den samme Type som den, der indgaaer i Driften til 1ste Juli, skulle sættes i Gang, vil Esbjærg—Parkeston Routen medføre et aarligt Tab af 425,000 Kr., forudsat at Fragterne beregnes lige saa lave som hidtil, og at der ikke foregaaer nogen større Forandring med Hensyn til den eksporterede Varemængde. Der er nu tre Maader, hvorpaa man kan tænke sig denne Sag ordnet, 1) enten derved, at Staten overtager Driften, saaledes som her foreslaaet, 2) eller ved, at man slutter Kontrakt med det forenede Dampskibsselskab eller et andet privat Selskab, som den højtærede Minister har gjort, eller endelig derved, at Landmændene selv overtage Ledelsen af denne Eksportroute. Med Hensyn til Statsdriften, som for Øjeblikket særlig interesserer Tinget, vil jeg da fremdrage forstel-

lige Momenter, som ikke ere komne tilstrækkelig til Orde. For det første vil Staten, naar vi tænke os Statsdriften gennemført, løbe en ret betydelig Risiko, hvis Staten sætter tre Skibe i Gang, og et af dem løber paa Grund, eller der indtræder andre Hindringer, vil det ikke være saa let for Staten at undgaa Forstyrrelser som for et privat Selskab, der har flere Skibe til sin Disposition. Der er en anden Risiko, Staten løber, og det er den, at man fra Landbrugets Side vil udøve en meget stærk Presion paa Staten for at faa Fragterne saa lave som muligt. Jo daarlige Tidene ere for Landbruget, desto mere vil Landbruget være tilbøjeligt til at forlange Befordringen af sine Eksportprodukter besørget til de lavest mulige Fragtsatser. Det er ogsaa en Fare, som kun for en meget ringe Del vil ramme et privat Selskab. Desuden henvises der til, at det med Hensyn til Statsdriften ikke er tilstrækkeligt med denne ene Route, men at man ogsaa vilde være villig til at gaa til Statsdrift paa flere andre Router. Man har ment, at Derne havde samme Berettigelse som Sjælland til at faa de Goder, som man anser for at være forbundne med Statsdrift, og det er der ogsaa noget i, men hvis man tænker sig flere Router med Statsdrift og tænker sig en stærkere Presion for at faa Fragterne lavere, er det aldeles klart, at man vil komme til langt større Tab, end der nu kan være Tale om. Vi komme herved ind paa Eksportpræmiesystemet. Men er der noget, man ikke skal være glad ved, er det dette System, under hvilket man bedst kan klassificere Statssubventionen til Routen Esbjærg—Parkeston. Dette System spøger rundt om os, og blandt andre Ting, som vi have faaet indført fra vor sydlige Nabo, har vi ogsaa faaet disse Tanker om Eksportpræmierne saavel ligesom bragte her ind i Landet, og vi have netop i den seneste Tid hørt Dnster derom udtalte fra flere Steder her i Landet. Det er den tykke Paa-virkning, som der gør sig gældende. Jeg læste nylig i det sidst udkomne Bind af Professor Falbe-Hansens Finansvidenskab, at Tyskland i adskillige Aar har betalt 100 Millioner Reichsmark aarlig i Sukkereksportpræmier. For vort Bedkommende kan der aldrig blive Tale om saa store Beløb; men det, at en Statsborger kan faa Udgang og Udsgit til Statsunderstøttelse gennem Eksportpræmiesystemet, vil ægge Trangen dertil og styrke Kravet derom, og jeg synes, at det vil være heldigt, at vi erklænde, at vi for Øjeblikket staa paa Dørtærskelen til ogsaa at kunne faa det indført