

har ganske vist en Genpart af den i min Haand; men den bør være Genstand for Drøftelse i Finansudvalget, og jeg kan ikke anse mig for berettiget til her at komme ind paa en udførlig Drøftelse af dens Enkeltheder, skønt der er adskillige Ting deri, som jeg vil gøre Indvendinger imod. Jeg skal saaledes med Hensyn til Fartshastigheden bemærke, at i denne Henseende blive vi endnu bestandig staaende ved 48 Timer for det gamle Materiel, saaledes at Bøde indtræder først, naar Fartshastigheden overstrider 48 Timer, og for det ny Skibs Vedkommende skal der først betales Bøde, naar Farten tager 36 Timer eller derover. Jeg kan ikke se rettere end, at disse Tal ere stadig satte alt for højt. Der er en anden Ting, der forekommer mig er mindre heldig. Det er, at der ikke er truffen nogen som helst Bestemmelse om det ny Skibs Anvendelse. Der staar kun, at det ny Skib skal gaa ind i Farten, men der er ikke truffet nogen Bestemmelse om i hvilket Omfang. Det havde været rimeligt, at det udtrykkeligt havde været fastsat, at det skulde gøre en ugenlig Tur, men en saadan Bestemmelse mangler ganske i Kontrakten. Men alt dette er for mig Ubetydeligheder i Sammenligning med den store afgørende Indvending, at Spørgsmaalet ved Kontrakten er ikke i fjerneste Maade løst. Sikkeligheden faa vi kun ind i Farten et enkelt Skib, der ganske vist synes at være tilfredsstillende indrettet og naturligvis for den Del af Farten, som det besørger, byder langt bedre Vilkaar end tidligere. Dette er, som jeg villig skal anerkende, et Fremskridt; men det er i hvert Fald kun den ene af de 3 ugentlige Farter, der skal besørges af dette Skib, og denne Foranstaltning er derfor saare langt fra at indeholde en Løsning af Spørgsmaalet. Jeg skal atter pege paa, hvad jeg tidligere har omtalt, det meget uheldige i denne Ordning, hvorved nogle af Afsenderne blive stærkt begunstigede paa de andres Beføstning og uden at man har nogen som helst Garanti for at naa til en Ordning af Farten, hvorefter hele Farten paa nogenlunde rimelige Vilkaar for Statskassen bliver besørget ved nyt Materiel. Vi staa ved en Ordning, der hverken er Juhl eller Jist. Jeg tror heller ikke, at man, som den ærede Ordfører sagde, kan slaa sig til Taals med, at naar det ny Skib viser sig tilfredsstillende, saa vi nok to andre. Maaste, og maaste ikke, og saa bliver dog Spørgsmaalet: Paa hvilke Vilkaar? Saa vi dem paa Vilkaar af, at vi skulle give Godtgørelse for Bropenge + 3 Gange 120,000, forekommer det mig at være saa store Ofre fra Statskassens Side som Subvention til Damp-

skibsfelskabet, at det nødvendigvis maa slaa de Indvendinger ned, der ere rejste ud fra Statsdriftens Dyrhed. Naar vi tage i Betragtning, at Driftsomkostningerne ere beregnede saa overordentlig højt, og at Fragtmængden vil stige, ville vi ved Statsdriften snart komme ned til en Underbalance, som ikke er større end den Subvention, der her er Tale om. Der er en Slutningsbemærkning i Kontrakten, som den højtærede Minister i sin korte Replik til mig citerede, og som jeg gerne vil understrege. Den højtærede Minister fremhævede, at denne Kontrakt er afsluttet under en bestemt Forudsætning, nemlig den, at man ikke etablerer en Statsdrift paa Esbjerg—Parkeston Routen. Jeg beklager meget, at en saadan Bestemmelse er kommen ind i Kontrakten. Jeg gaar ud fra, at den ikke betyder, hvad jeg finder rimeligt og selvfølgelig, at Staten i det Nar, for hvilket Kontrakten gælder, nemlig for Finansaaret 1896—97, ikke sætter Skibe i Gang paa Esbjerg—Parkeston Routen. Dette er jo en ganske selvfølgelig Ting, som ikke behøvede at optages i Kontrakten. Naar Staten kontraherer med et privat Selskab om at forrette Farten, er det ganske selvfølgelig, at Staten ikke i det samme Nar giver sig til at konkurrere med det private Selskab. Det ligger da heller ikke for. Hvis nemlig Statsdriften bliver vedtagen her i Dag, er det klart, at disse Skibe først ville kunne komme i Fart i Finansaaret 1897—98. Der staar i denne Slutningsbestemmelse — jeg haaber ikke, at den højtærede Minister har noget imod, at jeg oplæser den — følgende: "Ovenstaaende Overenskomst er afsluttet under den Forudsætning, at der ikke for Statskassens Regning oprettes en Dampskibsforbindelse mellem Esbjerg — Parkeston (London); i modsat Fald er Dampskibsfelskabet berettiget til at træde tilbage fra Overenskomsten." Jeg kan ikke efter Ordlyden fortaa dette anderledes end at Dampskibsfelskabet skulde være berettiget til at træde tilbage fra Kontrakten, hvis Lovgivningsmagten ved Beslutning paa Finansloven opretter en Stats-Dampskibsforbindelse, selv om denne først skal begynde at fungere i Finansaaret 1897—98. Hvis det er Meningen — og hvis det ikke er Meningen, saa er denne Reservation betydningsløs og intetsigende — forekommer det mig, at det er et ganske uforsvarligt Pres, der fra det forenede Dampskibsfelskabs Side er forsøgt lagt paa Lovgivningsmagten. Jeg beklager meget, at en saadan Bestemmelse er optagen i Kontrakten. Den vil i Grunden sige det samme som, at det forenede Dampskibsfelskab siger til Lovgivningsmagten: Hvis I op-