

der i alt Fald endnu ikke er blevet noget Motiv bekendt, som kunde give Udvalget rimelig Anledning til at fravige den Afgørelse, som blev truffen ved 2den Behandling.

Jeg skal nu forlade disse 800 Kr., — det er i Reglen de mindste Spørgsmaal, der foranledige de fleste Ord — og gaa over til det næste Vædringsforslag, nemlig Kr. 123, — som til Gengæld drejer sig om en saa meget større Sum. Et Flertal i Udvalget, som tæller Repræsentanter fra alle Partier, har foreslaaet at indsætte en Bevilling paa 2,300,000 Kr. til Etablering af Statsdrift paa Routen mellem Esbjerg og Parkeston. Hvad det drejer sig om, er jo alle Medlemmer bekendt, og det er derfor unødvendigt for mig at gøre nærmere Rede derfor. I November Maaned, da der blev stillet en Forespørgsel om denne Sag, blev den diskuteret og behøjt fra alle Sider gennem fire Dage; ethvert Medlem er saaledes fuldkommen paa det rene med, hvad det drejer sig om; hvad det er, man ønsker at opnaa. Det, som jeg derimod først og fremmest har at gøre, er, at meddele, hvad der er foregaaet i Finansudvalget siden da. Det blev jo forudsat, at Sagen skulde behandles videre i Finansudvalget, og vi have heller ikke undladt at tage os af den. Strafs efter, at Forespørgslen og Forhandlingen her i Salen havde fundet Sted, henvendte Finansudvalget sig til den højtærede Søndervrigsminister og udbad sig en Række Oplysninger om forskellige Spørgsmaal. Thi den første Betingelse for overhovedet at kunne danne sig et Begreb om, hvorvidt en Forsættelse af Driften under lignende Forudsætninger som hidtil var at foretrække, eller om man muligvis burde forsøge at gaa over til Statsdrift, maatte være at have et nogenlunde paalideligt Materiale som Grundlag i Henseende til, hvad Skibene ville koste, hvad Driftsudgifterne ville andrage, hvor meget der kan paaregnes i Driftsindtægt o. s. v. Saavel Spørgsmaalene, som ere stillede af Finansudvalget, som de fra Ministeriet indgaaede Svar, vil man finde aftrykt i Bilagene til Vædringsforslagslisten. Det er Bilag Nr. 96 med Underbilag (se Tillæg B. Sp. 971 ff), der her sigtes til. Vi havde haabet — maasse have vi været naive — at vi kunde have haft disse Oplysninger fra Ministeren i Løbet af en Maanedstid; hvis vi havde haft dem ved Juletid, vilde der have været endnu 3 Maanedes tilbageløb for os, hvad der vilde have haft den største Betydning for Udvalgets Arbejde. Men Oplysningerne ere først blevne tilstillede Udvalget henimod Midten af Februar, altsaa efter 2½ Maanedes Forløb, og det er jo klart, at paa et saa fremrykket Sta-

dium har det været umuligt for os at foretage noget Skridt enten i den ene eller anden Retning for at naa til en virkelig Erkendelse af, hvilken fremtidig Ordning der maatte være den hensigtsmæssigste. De Oplysninger, som ere indhentede, ere alle meddelte af Det forenede Dampskibsselskab. De ere reviderede af Underdirektøren paa Driftslogsbærstet, af Chefen for Driftslogsbærstets Konstruktionskontor og af Statsbanernes Søfartschef; alle disse have erklæret, at de anse Overslagene for rimelige, dog med den Bemærkning, at Udgifterne maa siges i hvert Fald at være regnede rundelige, saaledes at de Tal, der ere angivne, sikkert tør antages at være Maksimum af, hvad Udgifterne ville andrage. Jeg skal nu i Korthed meddele, hvad Oplysningerne gaa ud paa. Der er, som man vil se af Underbilag 2, opstillet fire Alternativer, med fire forskellige Skibstyper, alt eftersom man sætter Farten for Skibene til 12, 13, 14 eller 15 Knob. Et Skib med den laveste Fart vil efter Overslaget koste 675,000 Kr., med den højeste Fart 1,028,000 Kr. Den Type, man imidlertid har sættet sig ved som den formentlig hensigtsmæssigste, er den, som er beregnet til at kunne gøre en Gennemsnitsfart i Søen af 13 Kvartmil, og Anskaffelsesprisen for et saadant Skib, forsynet med Rølemaskineri o. s. v., angives til 785,000 Kr. Da nu Afstanden mellem Esbjerg og Parkeston er halvfjerde Hundrede Kvartmil, vil Turen med 13 Kvartmils Fart kunne gøres paa ca. 27 Timer, naar man regner stadig den fulde Fart, hvilket imidlertid er lidet økonomisk. Gaar man ud fra, at Turen normalt gøres i 30 Timer, tør det, efter de Angivelser, som ere meddelte om Afgangs- og Ankomsttider, antages, at dette er fuldkommen tilstrækkeligt; det vilde være ugrundet og uøkonomisk at anvende Skibe med betydelig større Fart, hvilken som bekendt medfører meget betydelig forøgede Bekostninger. For nu at holde en 3 Gange ugentlig Fart, hvilket er det nuværende, vil der behøves mindst tre Skibe. Det er maaste tvivlsomt, om 3 Skibe ville være tilstrækkelige; men i alle Tilfælde, Driftsberegningen gaar ud fra 3 Gange ugentlig Fart med 3 Skibe. Man vil finde, at de aarlige Udgifter til en saadan Fart beregnes til 950,000 Kr. Naar nu herfra drages Gennemsnittet af de sidste 5 Mars Fragtindtægter, som ere 377,000 Kr., fremkommer der et Understud af 573,000 Kr. Som sagt, disse Tal ere blevne reviderede af sagkyndige, men ogsaa uden deres Vejledning tør man tro, at dette Understud vel nok maa siges at være Maksimum af, hvad der behøver at paaregnes. Jeg skal, uden i