

vare gunstige, flyttedes Pensionatet i April 1697 til Vejle, hvor Andragerne købte en Ejendom. I Pensionatet opholder der sig 9 blinde Kvinder, hvoraf de 5 ere komne fra Fattigaarde. For disse Kvinders Kost og Bolig modtage Andragerne aarlig 1,725 Kr., men dette Beløb kan trods al Sparommelighed langt fra dække Udgifterne, der beløbe sig til 2,900 Kr. Det blinde Vgtepar beder derfor om en Understøttelse til Fortsættelse af deres Virksomhed og henviser til de Andragendet vedlagte Anbefalinger.

### Udvalget gør ikke Indstilling.

**82.** Fra det jydsk Dampskibsselskabs Bestyrelse om en aarlig Subvention. (Indbragt den 12te Januar 1899 af Folketingsmanden for Aarhus Amts 2den Valgkreds, Høegh-Guldberg).

Andragendet er saalydende:

I Aaret 1866 stiftedes i Randers det første danske Dampskibsselskab, der optog Farten paa England med Kreaturer, Faar, Svin etc., og et Par Aar efter stiftedes Aarhus-Selskabet i samme Fart. Begge Selskaber dannedes, med virksom Støtte fra Landmændenes Side som Aktietagere, med det Formaal at tjene Landbruget paa bedste Maade, og de have da ogsaa i Tidernes Løb erhvervet sig det bedste Renomme for god og hurtig Besørgelse af Kreaturer og Smør, fordi de altid have draget Omhu for at have velindrettede og hurtigejellende Skibe til Raadighed samt dygtige og erfarne Skibsførere.

Da Kreaturtransporten paa England ophørte, blev Situationen meget kritisk for Selskaberne, idet alle dens Skibe vare indrettede for Kreatureksport. Der var herefter ikke andet at gøre end at lade 2 dertil egnede Skibe for Randers og Aarhus besørge Smøreksperten og at lade de andre Skibe søge tilfældig Fragt, lidet lønneende for Skibe, som med store Bekostninger vare indrettede til Kreaturfragt.

Med Selskabernes ovennævnte 2 Skibe har der ugentlig været forsendt til Nord- og Mellem-England via Newcastle som Minimum ca. 2,000 og som Maximum ca. 3,500 Dritler Smør foruden Flæst som andet Stykgods. En Fortsættelse af denne med saa stor Omhu nu i over 30 Aar drevne Trafik er en Sag af uvurderlig Betydning saavel for Byerne Aarhus og Randers samt for Ost- og Nordjyllands Opland.

Skulde det imidlertid gøres muligt for de oftnævnte Selskaber overhovedet at bestaa, maatte der gribes til ekstraordinære Foranstaltninger, og dette navnlig, fordi der af Statskassen var bevilget „Det forenede Dampskibsselskab“ særlig Subvention til Routen Esbjerg—Grimshby, der netop var Konkurrence-Routen for de jydsk Selskaber. Derfor bestemte man sig til at sammenlutte begge Selskaberne til et Selskab under Navn af det jydsk Dampskibsselskab, og da man var i fuld Enighed om, at den i saa mange Aar med Held etablerede direkte Smørudførsel fra Jyllands betydeligste Eksportbyer saa vidt muligt maatte søges opretholdt, saa at ikke vort lille Land helt skulde blive monopoliseret et enkelt Dampskibsselskab, hvad Smøreksperten angik — besluttede man sig til for at imødegaa Konkurrencen at nedsette Fragten med 5 sh. pr. Ton samt for at gøre Transporten fuldt tilsvarende Nutidens Fordringer at indsætte Rølemaskiner i Skibene. En saadan Rølemaskine var allerede af Tuxen & Hammerich installeret i „Nord“ forrige Sommer og viste sig fuldt ud tilfredsstillende.

Med disse Foranstaltninger vil det jydsk Dampskibsselskab have følgende Tab:

Rølemaskinernes Anskaffelse ville til Amortisation, Kulforbrug og formindsket	
Fragtrum andrage et aarligt Udgiftsbeløb af .....	13,000 Kr.
Fragtnedsættelsen af Smør vil andrage .....	37,000 —
	<hr/>
	tilsammen... 50,000 Kr.

Denne Sum er langt mere, end vort Selskab i Dængden kan udholde at afse, haar det overhovedet skal eksistere, og vi tillade os derfor herved at andrage om, at det nøje Ting paa Finansloven 1899—1900 vil indsætte en aarlig Subvention til vort Selskab i Overensstemmelse med vort ovenfor opgivne Tabbeløb.