

er blevet tilstaaet for Udarbejdelse af Tegninger og Overslag, er for stort, og tillige er der af det ærede Medlem for Københavns Amts 2den Valgkreds (K. M. Klausen) klaget over, at Bestillingen af den ene Færge er gaaet til Udlandet. Med Hensyn til det tilstaaede Honorar, saa er det $1\frac{1}{2}$ pCt. af Kontraktsummen, og da Kontraktsummen for begge Færger er henimod 2 Mill. Kr., løber Honoraret op til henimod 30,000 Kr. Dette Honorar er — det erkender jeg — efter Omstændighederne ret rundeligt, men det er ydet i Henhold til en Bestemmelse, der blev truffen allerede for en Række Aar tilbage, nemlig i Anledning af Anskaffelsen af en Færge i 1893. Det drejede sig imidlertid den Gang om et væsentligt mindre Beløb, saa at det efter Omstændighederne kunde have været paa sin Plads, om Honoraret, da Udgiften her er meget større, var blevet modereret. Men det er noget, man kan have in mente til næste Gang. Hvad dernæst angaar Bestillingen af den ene Færge i Udlandet, skal jeg bemærke følgende. Skruiefærgen er bestilt ved Helsingør Skibsværft, hvis Tilbud var billigere end samtlige andre Tilbud fra Ind- og Udland. Hjulfærgen bestiltes i Elbing. Naar man sammenligner det Tilbud, der blev givet af det tyske Firma, med det Tilbud, der indkom fra Burmeister & Wain — det er jo dette Tilbud, det ærede Medlem sigter til —, saa viser det sig for det første, at Burmeister & Wain til at begynde med ikke havde gjort et Tilbud, som var overensstemmende med Licitationsvilkaarene, idet der nemlig var forlangt Tilbud paa hver Færge for sig, medens Firmaet havde tilbudt begge Færger under et for en samlet Sum af 2,090,000 Kr. Det oplystes saa, at Hjulfærgen skulde koste 1,075,000 Kr. og Skruiefærgen 1,015,000 Kr. Senere kom derefter Burmeister & Wain og nedsatte Prisen for Hjulfærgen til 1 Mill. Kr. Denne var imidlertid endnu 145,000 Kr. højere end Tilbudet fra det tyske Firma eller, med andre Ord, 17 pCt. højere, hvilket er væsentligt mere, end vi her i Folketinget have været vant til at betragte som en rimelig Margin, inden for hvilken et dansk Tilbud vilde være at foretrække. Naar det ærede Medlem nævnte, at Til-

synet for den tyske Færges Vedkommende vil løbe op til omtrent 30,000 Kr., en Udgift, der vilde kunne spares for det indenlandske Værfts Vedkommende, saa er det ikke ganske rigtigt; det vilde ganske vist kunne gøres noget billigere, men Tilsynet med Færgen i Helsingør er dog beregnet til 20,000 Kr., saa nogen meget stor Forskel er der ikke, hvad denne Udgiftspost angaar. Spørgsmaalet ved en Sag som denne er naturligvis, hvor langt det efter Omstændighederne kan være rigtigt at række sig for at give et indenlandsk Firma Fortrinet; thi at det indenlandske Firma som Regel bør have Fortrinet, ikke blot naar Tilbudene ere ens, men ogsaa naar der er en ikke alt for stor Forskel i Prisen, det skal jeg i Hovedsagen kunne slutte mig til. Men Afgørelsen maa dog i hvert enkelt Tilfælde træffes efter et Skøn, og det kunde ganske sikkert ikke gaa an at fastsætte, at man i alle Tilfælde, selv om Prisforskellen er nok saa stor, skulde føle sig forpligtet til at give det indenlandske Firma Fortrinet.

Med Hensyn til Postvæsenet er der kun blevet fremdraget et enkelt Spørgsmaal, nemlig vedrørende Kontrollen med Primærkefabrikationen, for hvilken Generalpostdirektøren oppebærer et aarligt Honorar af 1,200 Kr., som for nogle Aar siden er blevet tillagt ham. Jeg har i den Anledning tilstillet Udvalget en udførlig Redegørelse for den Virksomhed, som i saa Henseende paahviler Generalpostdirektøren. At der er en Del Arbejde forbundet dermed, er utvivlsomt. Om dette kan siges at være for højt honoreret med 1,200 Kr., kan der jo tvistes om, men jeg tror i alt Fald ikke, at man kan sige, at det er særdeles overdrevent. — Derimod skulde jeg være mere tilbøjelig til at erkende, at de Honorarer, der ydes de kgl. Kommissarier, ere ret betydelige, især naar de i stort Antal samle sig paa enkelte Hænder. Men det forekommer mig ikke, at der er Anledning til her at gaa ind paa dette Spørgsmaal, idet det ganske naturligt eller mere naturligt hører sammen med Overvejelserne om Organisation af Baneadministrationen i det hele. Dette store Spørgsmaal var et Hovedemne for den nedsatte Jernbanekommission, og der findes da ogsaa i Kommissionens Be-