

nogle af de Forventninger, som næredes, bleve opfyldte, i alt Fald delvis opfyldte: Godsmængden er tiltagen ret betydelig; Flæskeeksporten, som tidligere for en stor Del gik over Hamborg, gaar nu for største Delen over Esbjerg, og Varerne fremsføres ogsaa i en bedre Stand end før Subventionen. Dette skal alt indrømmes. Men derfor er det ikke mindre sikkert, at, naar der ses paa Sagen ikke relativt, ikke i Forhold til, hvorledes Sagerne stode før Subventionen, men i Forhold til de berettigede Krav, Landbruget kan og bør stille, nemlig at Varen sendes bedst muligt og hurtigst muligt, og jeg vil tilføje, naar Sagen ses i Forhold til Statens Ofre over for denne Route, saa er der Misfornøjelse og begrundet Misfornøjelse med Farten. Denne Misfornøjelse har ogsaa hyppig og stærkt givet sig Udslag. Der har sikkert ikke været noget eneste Aar, siden disse Subventionsbestemmelser traadte i Kraft, hvor ikke Landbrugets Repræsentanter oftere have protesteret mod den Maade, hvorpaa denne Godsbesørgelse fandt Sted og har udtalt, at for de Ofre, Staten bringer, maa der kunne gøres noget meget bedre og mere tilfredsstillende end det, der sker. Klagerne have særlig samlet sig om 3 Hovedpunkter: Der klages over, at Varerne ikke behandles paa rette Maade; der klages over, at Farten er for langsom, og der klages over, at Fragterne ere for dyre. Routen har jo — hvad jeg ikke behøver nærmere at udvikle for dette Tings ærede Medlemmer, det er noget, som enhver ved — en ganske overordentlig stor Betydning. Allerede nu besørjes $\frac{3}{4}$ af Flæsket og $\frac{1}{5}$ af det Smør, som eksporteres, ad denne Route, men det burde selvfølgelig være endnu mere. Routerne Nord om Stagen, fra Ostjylland og Derne, særlig Kjøbenhavn, ere, saaledes som de nu drives, kun lidet heldige. Her er nemlig Tale om en Søtransport paa 80 Timer, og af en Beretning, der er omdelt til os, og som stammer fra absolut sagkyndig Side — den 33te Beretning fra den kongelige Veterinær- og Landbohøjskoles Laboratorium for landøkonomiske Forsøg — fremgaar det, at paa varme Sommerdage er det ret almindeligt, at Varmen i Lasterummene i disse Skibe gaar op til 16 à 18 Grader Celsius. Hvad en saadan Varmegrad betyder for Eksporten af Smør er med fuldstændig Sagkundskab udviklet i denne Beretning, og det ved jo enhver Landboer. Selvfølgelig taales en saadan Varme heller ikke af Flæsket. Det er jo en given Ting, at, alt som Aarene skrider frem, stiger Betydningen af at kunne sende vore Varer til det

engelske Marked i saa god Stand som muligt og som absolut 1ste Klasses Produkter, for saa vidt de have været det hjemme fra, samt saa hurtigt og billigt som muligt. Betydningen heraf er nu meget større end fra Begyndelsen; derfor lyde ogsaa Klagerne over Manglerne ved Routen nok saa stærkt som i Begyndelsen. Landbruget er blevet haardere trængt i Konkurrencen paa alle Leber og Kanter, derfor har ethvert Fremstridt saa vel som enhver Taben Terrain her meget større Betydning nu end tidligere. Priserne ere sunkne, og hele den økonomiske Kamp er blevet meget vanskeligere, og derfor har enhver Dre, der spares eller udgives til Unytte, større Betydning end tidligere. Det er derfor en ganske naturlig og berettiget Ting, at Landbruget med saa megen Energi har fastet sig over dette Spørgsmaal og sætter saa megen Pris paa at faa en god og forsvarelig Løsning deraf.

Naar jeg nu skal gaa over til Enkeltheberne i denne Sag, vil jeg begynde med at sige, at jeg for mit Vedkommende ikke vil rette noget Angreb paa „Det forenede Dampskibsselskab“, og at jeg paa ingen Maade vil bestynde det for at have misligholdt sin Kontrakt. Jeg er i alt Fald ikke i Stand til at se, at Selskabet paa noget væsentligt Punkt har gjort det. Der kan naturligvis have været Anker, som man med Kontrakten i Haanden har kunnet rette imod det, men det vil gennem en saa lang Narrække, som der her er Tale om, finde Sted over for et hvilket som helst Selskab. Over for alt det, der rundt omkring fra sagkyndig Side er anket over den Maade, hvorpaa det forenede Dampskibsselskab optræder og besørger Forsendelsen, kan det forenede Dampskibsselskab pege paa et Punkt i Kontrakten og sige: Se der, dette berettiger os til at handle, som vi gøre! Derfor mener jeg, at skal der rettes en virksom Kritik mod det forenede Dampskibsselskab paa dette Omraade eller mod dette Forhold, mod den Maade, hvorpaa Transporten besørjes, saa skal den rettes mod Kontrakten, mod den Maade, hvorpaa det hele deri er ordnet, ikke hovedsagelig mod den Maade, hvorpaa det udføres.

Hvad nu det første Punkt angaar, som jeg her vil dvæle ved, navnlig Hurtigheden, saa er Forholdet jo dette, at de Skibe, som fare paa Esbjerg—Faxe—Routen, og i det hele taget paa de Router, der udgaa fra Esbjerg, maa have meget stor Maskinkraft i Forhold til deres Dybgaende. De kunne ikke stille dybere end 14 Fod, og deres Maskinkraft maa være meget stor i Forhold dertil. Efter hvad der er mig opgivet fra