

Bestemmelse i § 2, at der maa anvendes 38 Timer til Overreisen. En anden uheldig Bestemmelse findes i § 4. Det bør nemlig aldrig finde Sted, at Smør, Flæsk og slige let bedøvelige Varer henlægges i Esbjerg af Mangel paa Plads. Men det hedder her i Slutningen af § 4, „alt, for saa vidt Plads haves“. Det er absolut uheldigt. Jeg tror, at det enkelte Gange har fundet Sted, at man ikke har haft Plads til Varer, der saa have maattet henlægges af Mangel paa Plads. I § 6 forpligter Selskabet sig til at tilvejebringe en rigtig Hvalving til Lagring af Landbrugsartikler. Men jeg tror nu, at det adskillige Gange er hendt, naar der er indgaaet store Kvanta af Flæsk, at der da ikke har været Plads dertil. Endelig gives der i § 7 Ret til at regne en Ton til 2,000 Pbd., medens den jo dog er 2,032 Pbd. Jeg holder ikke af denne Afrunding nedad. Jeg havde som Landbruger hellere set, at man havde afrundet det opad; thi det er en saadan Smaapillen ved Landbrugets Stillinger, som vi ikke godt kunne taale. Endelig er der i Tarifbestemmelserne fra Juni 1889 § 8 omtalt, at for Befordring paa Jærnbane fra Parkston til London bære hverken Statsbanerne eller Dampskibsselskaberne noget Ansvar. Man vil altsaa se, at Varerne paa dette Stykke Bøj kunne behandles omtrent, som man vil, og jeg har ladet mig fortælle — jeg siger ogsaa kun ladet mig fortælle — at de ikke altid blive propert behandlede, navnlig under Overførelsen fra Dampskib til Jærnbanevogne i England. Man anvender en stor Dampkran saaledes, at man lægger 5, 6 & 7 Valler Flæsk i en Slynge, fører derefter Stangen, hvori denne Bægtmasse hænger, ind over Jærnbanevognen og lader det derfra dumpe ned i Vognen, og der ligger det hulter til hulter, saa Skinkerne kunne bræktes. Dette maa vel kaldes en mindre prøver Behandling. Dette anser jeg derfor for en uheldig Bestemmelse.

Jeg skal saa nærmere præcisere de Forbringere, der fra Landbrugets Side maatte stilles til de Dampskibe, der eventuelt skulle indrettes til at føre Landbrugets Produkter fra Danmark til England. Den første Forbringelse er Skibe med en Bevægkraft, som gør det muligt at tilendebringe Rejsen i en 25—30 Timer. Det være Medlem for Randers Amts Abo Valgkreds har allerede oplyst, hvilken stor Betydning det har, at vore Produkter komme over til de rette Markeder og i rette Tid til Markedet. Dernæst Skibe, der ere saa rummelige, at de forskellige Klasser af Varer kunne henlægges i hvert sit Rum, og for Flæskets Bedkommende med Tremmer, saa det kan indgaa de kolossale Tryk. Endvidere

Skibe med Afkølingsrum for Flæsk, Smør, Rødt og Vg. Med Hensyn til denne Afkøling er der allerede peget paa, at man maa have Koldluftsmaskiner. Man raader da over den Temperatur, man ønsker, og man faar en mere stabil Temperatur, end man har nu. Jeg ved godt, at et saadant Apparat vil forringe Skibets Bæreevne en Del, men det er et Hensyn, som man virkelig ikke maa tage i Betragtning, naar det gælder om at faa vore Produkter til Markedet i den bedst mulige Form. Endelig Skibe i saa stort Antal og med saa hyppig Afgang, at Produkterne altid kunne være i England til de for dem bestemte Markeder. Jeg skal paa Grundlag af disse Betragtninger tilraade at gaa over til Statsdrift paa denne Route. Man raader da over til enhver Tid og paa ethvert Punkt at kunne træffe de Forbedringer, som ere nødvendige for i det hele taget at faa Produkterne til Markedet i den bedst mulige Tilstand. Jeg tror ogsaa, Regeringen og Rigsdagen ville staa sig ved at tage Hensyn til Landbrugets Ønsker i saa Henseende. Jeg tror, Regeringen og Rigsdagen derved ville erhverve sig Landbrugets velfortjente Tak, men jeg tror ogsaa, man med det samme vil slaa den almindelige Mening til Jorden — den være nu berettiget eller uberettiget —, at man ved Statsubventionen har skabt et Monopol for det forenede Dampskibsselskab, hvorefter det kan plukke det danske Landbrug. Jeg tror, det var rart at faa en saadan Betydning tilintetgjort. Finansielt tror jeg ikke, Staten behøver at frygte noget. Af de Forhandlinger, man har ført med andre Selskaber, er det tydelig fremgaaet, at det er en Route, som kan betale sig, og naar man koncentrerer Vareudførelsen mere over Esbjerg, er der ikke Tale om, at Staten i finansielt Henseende behøver at have nogen Betænkelse i den Retning. Hvis man gik over til Statsdrift, kan jeg ikke tænke mig, at det forenede Dampskibsselskab vilde optræde som Konkurrent over for Staten. Jeg tror det oprigtig talt ikke. Saa vidt jeg erindrer, foranstaltede afdøde Indenrigsminister Steen en Gang en lille Stump Statsroute til Sverige paa en østjyds Havn, hvormed man vistnok fra Selskabets Side var meget misfornøjet, og denne Misfornøjelse gav sig Udslag paa den Maade, at man afstøbte dette Skibs Ejer Skibet, og jeg tror, det vistnok maa kunne siges, at denne Kærlighed til Dels var lidt uslykkelig. Jeg tror, den er gleden over til stille Resignation, og jeg tror ikke, man behøver at frygte en Gentagelse af dette.

Maa jeg blot, inden jeg slutter, sige, at