

den Varmegrad, de have ved Indladningen. Videre kan man vistnok ikke gaa i sit Formaal end netop til at ville forhindre, at den Varme, som udvikler sig under Transporten paa Søen, skal bringe Varerne Skade. Det maa forudsættes, at Varerne ved Tilvirkningen have faaet den Afkøling, man er i Stand til at give dem, og det gælder baade Smørret og Flæsket. Men i øvrigt kan jeg jo erkende, at den Afkølingsmaade, man har paa Skibene fra Esbjerg til Parteston, nu er primitiv. Den var saa god, som man kunde tænke sig den i 1889, men nu se vi anderledes paa Tingene. Den udføres, som allerede sagt, ved Metaltrømler, som ere fyldte med Is, og for saa vidt tror jeg rigtig nok, at den Tugtighed, som udvikler sig derved, spiller en ringe Rolle for Smørret, og at man for den Del af det danske Smør, som gaar til England over Esbjerg—Parteston, har en Afkølingsmaade, som i alt væsentligt opfylder de Fordringer, man kan stille dertil. Det er fremhævet i Dag af den ærede Ordfører — og jeg tror, at det blev gentaget af det ærede Medlem for Kanderens Wits 3dje Valgkreds —, at trods denne Afkøling, der fandt Sted i Esbjergskibene, skulde Varmen i deres Skibsrum kunne stige til 16—18 Grader Celsius, og man henviste i saa Henseende til den Beretning, som foreligger fra Landbohøjskolens Førgøgslaboratorium. Men der tror jeg, at man har misforstaaet Beretningen. Den omtaler ikke særlig Skibene fra Esbjerg til Parteston, den taler kun om Skibene i Almindelighed (Nærgaard: Det var ogsaa det, jeg sagde). Meget vel, saa har jeg ikke opfattet det rigtigt. — Med Hensyn til Afkølingen maa der sondres meget stærkt mellem Skibene mellem Esbjerg og Parteston og de Skibe, der føre Varer til England fra Kjøbenhavn og fra Byerne paa Østkysten af Jylland, idet disse Skibe slet ikke have noget Middel til Afkøling af Luften i Lasten. Kontrollen med Varmen i den Del af Lasten, hvor Smørret er anbragt, føres ved selvregistrerende Termografer, og Registreringen bliver kontrolleret af Toldforvalteren i Esbjerg, hver Gang Skibet vender tilbage. Der er ingen Tvivl om, at Temperaturen i sin Helhed holdes noget under de 10 Grader Celsius, som Kontrakten bestemmer i saa Henseende. Selvfølgelig kan der være enkelte Dage, hvor det ikke er muligt at holde Temperaturen saa langt nede. Det er slet i indværende Aar, navnlig den 23de August, da Temperaturen gik op til 12 Grader Celsius. Men den Gang var Varmen ogsaa saa stor, at Middeitemperaturen ved Gang var 21 Grader og den højeste Varmegrad 27 Grader. Der var

altsaa ganske særlig uheldige Forhold til Stede. Men jeg skal bemærke, at jeg ikke tror, at Smørret har taget nogen Skade derved, at Temperaturen i Lasten er steget til 12 Grader. Derom skal jeg netop henvise til den Beretning, jeg omtalte før, der i det hele taget er meget lærerig med Hensyn til det her foreliggende Spørgsmaal. Se vi nu paa Afkølingsspørgsmaalet i sin Helhed, skal jeg derom udtale, at naar det gælder fersk Rød og fersk Flæsk, er det givet, at den Afkølingsmaade, man bør eftertrage, er Afkølingsmaskiner, der give kold og tør Luft. Uden dem har man slet ingen Gavn af Afkølingen, og det gælder altsaa navnlig den Afkølingsmaade, der bruges paa Esbjerg—Partestonrouten. Derimod stiller det sig noget anderledes med Hensyn til Smør, Væg og Fisk. Der vil man kunne bruge den Afkølingsmaade, man bruger paa denne Route. Endelig er jeg, hvad saktet Flæsk angaar, ikke saa ganske sikker paa, at man dertil overhovedet behøver nogen Afkøling. Jeg tror, det er et Spørgsmaal, der endnu ikke kan siges at være endelig afgjort, om Afkøling er nødvendig, saafremt Flæsket, inden det indlades, har den Afkøling, som det bør have fra Slagterierne; det vil sige, at den dyrkede Varme er borte fra Rødet. Heldigt er det selvfølgelig at anbringe det saltede Flæsk i afkølede Rum, men her gælder dog ganske sikkert, hvad der ogsaa gælder for fersk Rød og fersk Flæsk, at man saa skal have Afkølingsmaskiner ikke alene for at holde Luften kold og tør, men tillige for at kunne bringe Varmen op paa den sidste Del af Rejsen saaledes, at Rødet og Flæsket ikke blive udsatte for en stærkere Varmestiftet ved Overgangen fra Afkølingskammeret til den almindelige Lufts Varme. Heldigt vilde det være at saa saadanne Maskiner, det er sikkert, men det vilde være forbundet med meget store Omkostninger, ikke alene fordi de nødvendige Maskiner ville være dyre — det kommer man vel over — men navnlig fordi de tage stor Plads og særlig i Forhold til det lille Rum, vi disponere over i de Skibe, der gaa fra Esbjerg, hvilket Rum ikke væsentlig kunne forøges paa Grund af det lave Dybtgaaende, disse Skibe maa have for at kunne anløbe Esbjerg. Man kan ikke henvise til de store Skibe, der komme fra Australien eller fra andre lignende Steder, og som have store Afkølingsmaskiner om Bord. Der kan slet udføres nemmere end hos os. Det er imidlertid et Spørgsmaal, der maa tages under Overvejelse, og jeg har nærmest kun fremsat mine Bemærkninger for at vise, at Løsningen dog ikke er saa meget let.