

her gaa da Varerne over til Viderebefordring af det engelske Jærnbaneelskab. Her er der nu straks en Mangel, jeg skal paapege, og det er den, at vi ikke have haft et Tilsyn i selve Parkeston med Befordringen overhovedet. Det have vi manglet hidtil, og det har ganske sikkert været en Fejl, at man ikke har tænkt paa at faa et saadant Tilsyn etableret. Det er imidlertid en Fejl, som let kan rettes. Med Hensyn til Vosningen i Parkeston er der ikke i Dag, det jeg har lagt Mærke til, kommet Klager frem; dog jo, maasse fra det ærede Medlem for Randers Amts 3dje Valgkreds. Jeg ved imidlertid, at der andesteds er fremfat Klager og det i høje Toner over, at man navnlig skulde behandle Varerne meget hensynsløst under Vosningen. Det tror jeg ikke er Tilfældet; men der er et Hensyn, der gør sig gældende, og det er Nødvendigheden af, at Vosningen foretages med stor Hurtighed. Det gælder om at faa Varerne op til London snarest muligt, og derfor maa der ogsaa anvendes saadanne Vosningsmidler som netop Kraner, der kunne tage Flæsket fra Dampstøbet og ved Svingning føre det over i Jærnbanevognene. Hvis man ikke havde saadanne Midler, vilde Vosningen derovre tage alt for lang Tid, og det vilde gaa ud over Befordringen i det hele taget. Nu har man derovre foretaget Vosningen saaledes, at man tager 7 Baller Flæsk i en Slynge og sætter dem fra Støbet over i den aabne Jærnbanevogn, og jeg tror ikke, det kan paapeges, at Flæsket har taget nogen Skade derved, i alt Fald er noget saadant Tilfælde ikke kommet til Ministeriets Kundskab. Men man kan jo meget godt foretage Vosningen paa en mere lemsfældig Maade. Man kan f. Eks. bruge Sejlsbugsslynger i Stedet, og Foranstaltninger dertil ere allerede truffene. Der er ogsaa talt om, at man bragte Smørstagerne i større samlet Mængde fra Støbet over i Vognene. Det er imidlertid ikke Tilfældet. Der føres ikke mere end 3 Dritler ad Vangen i een Slynge fra Støbene over til Vognene.

Hvad selve Jærnbanetransporten angaar, da foregaar den fra Parkeston til London i 4—5 Timer, og den hurtige Ekspedition derovre gør det netop muligt at føre Varerne paa saa kort Tid frem til Stationerne i London. Men her er en Mangel, som jeg skal omtale, naaget det ikke er nævnt fra den ærede Ordførers Side, og det er Beskaffenheden af de Vogne, som føre Varerne fra Parkeston til London. Det er nemlig et af de Punkter, hvor der maa siges at være en Mangel til Stede ved den Route, der her er Spørgsmaal om. I saa Hen-

seende skal jeg henvise til, at der i den Overenskomst, der blev sluttet i 1889 mellem „Det forenede Dampstøbselskab“ og Statsbanerne som Tillæg til Hovedoverenskomsten mellem Indenrigsministeriet og „Det forenede Dampstøbselskab“, gav „Det forenede Dampstøbselskab“ et Tilfagn om, at „Great Eastern Railway“, det engelske Jærnbaneelskab, vilde anskaffe Ventilationsvogne til Befordring af de let fordærvelige Varer og — som det hedder i Kontrakten — „Ventilationsvognsvogne, der ere forsynede med Læredsmellemrum“. Det er imidlertid saa, at saadanne Vogne have aldrig været anskaffede derovre, og det har senere ikke været muligt at faa Klarhed over, hvad man egentlig har ment med disse Ventilationsvogne med Læredsmellemrum. Det er efter al Sandsynlighed saaledes, at man den Gang har tænkt sig at gøre et Forsøg med nogle saadanne Vogne, men dette Forsøg er straks blevet opgivet, uvist af hvilken Grund. Forholdet er nu dette, at Varerne beføres i aabne Gods-vogne, dækkede med Preskninger, oprindelig sorte Preskninger, som ganske vist ikke ere til nogen Skade om Vinteren, men som kunne være skadelige nok om Sommeren. Imidlertid er der stadig arbejdet paa at faa indført hvide Preskninger, og jeg tror, at det nu endelig en Gang vil lykkes at faa de hvide Preskninger anskaffede i en saadan Mængde, at alle de Vogne, der føre Smør og letfordærvelige Varer fra Parkeston til London, ville kunne forsynes med hvide Preskninger. Men at der har været en virkelig Mangel til Stede i saa Henseende, skal jeg erkende, og det har været en beklagelig Mangel. Imidlertid er Forholdet det, at man overhovedet ovre i England ikke lender til at befordre saadanne Varer som Smør og Flæsk i andet end aabne Gods-vogne med Preskninger over. Det franste Smør, der kommer til England, beføres paa samme Maade, og det samme gælder det irske Flæsk, og der bruges gennemgaaende sorte Preskninger. Vi staa saaledes paa ingen Maade ringere end voret Konkurrenter derovre, men det er jo i og for sig ikke nok, vi skulde jo gerne staa bedre i saa Henseende, og det er ogsaa derpaa, Bestræbelserne ere gaaede ud.

Endelig skal jeg med Hensyn til Jærnbaneforholdene omtale selve Stationen, og her er der kommet store Vanstieligheder frem. Den Gang Kontrakten blev afsluttet, var det Tanken, at alle de Varer, der overførtes fra Esbjerg til Parkeston, skulde gaa til den ene af disse flere Stationer, som Jærnbaneelskabet ejer i London, nemlig „Goodman-Yard-Station“. Her var der anbragt Køle-