

tagelse af Støtgodts, har tidligere været forsøgt paa Banerne i Aarene 1887—90, altsaa i 4 Aar. Man fordrøbe den Gang en lille Tillægsafgift for Benyttelsen af Afstolingsvognene, men denne Tillægsafgift udgjorde ikke mere end 4 Ore pr. 100 Pund, altsaa kun  $\frac{1}{26}$  Ore pr. Pund. Det viste sig imidlertid, at disse Vogne slet ikke bleve benyttede; det var aldeles unyttigt at lade dem løbe paa den Maade, thi der var ingen, der drog Fordel af dem. Derfor gik man bort fra dette System og over til det nuværende, at Afstolingsvognene kun kunne faas til hele Vognladninger, men samtidig med, at det stete, vidste Generaldirektoratet for Statsbanerne, at der fra privat Side vilde blive truffet Foranstaltning til at samle Afsendelserne saaledes, at Afstolingsvognene kom til at gøre Gavn for flere. I Overensstemmelse ogsaa dermed traf Generaldirektoratet den Bestemmelse, at Afstolingsvogne, som saaledes vare lejede af en enkelt Mand, kunde standse ved Mellemstationer og optage yderligere Gods der, uagtet dette var en Undtagelse fra Reglerne for hele Vognladninger. Det maa vistnok siges, at den nuværende Ordning er tilfredsstillende, og at der ikke er nogen Grund til at genoptage det Forsøg som man altsaa i de nævnte 4 Aar forgæves har gjort med en anden Ordning. Statsbanerne raade nu over 68 Afstolingsvogne, hver med en Bæreevne af 10,500 Kilo, og have saaledes tilstrækkeligt til at kunne imødekomme de Kræv, som hidtil ere fremkomne paa dette Omraade. Det erede Medlem fra Storehedinge (Svend Høgsbro) omtalte endvidere Vanskelighederne ved Indleveringstidene for Statsbanerne, idet han henviste til, at Smørret skulde være indleveret to Timer før Togets Afgang. Det er imidlertid saaledes, at Stationsforstanderne ere instruerede om at modtage Smørret paa Mellemstationerne umiddelbart før Togets Ankomst og paa Udgangstationerne saa kort Tid før Togets Afgang, som det er muligt, saafremt Afsenderen blot opfylder det Vilkaar, at han indleverer Fragtbrevet med angiven Vægt i det mindste to Timer forinden Afgang. Det er altsaa ikke saaledes, at Stationsforstanderen kan gøre, som han har Vist til; han er instrueret om, at han skal imødekomme Afsenderne paa denne Maade, og der er vist ogsaa der truffet en tilstrækkelig heldig Ordning. — Endelig have Jærnbanefragterne været paa Tale; men der er Forholdet da dette, at Jærnbanefragterne for Smør, Rød, Flæst og forskellige andre Landbrugsprodukter samt Fisk ere blevne ordnede saaledes, at Befordringen overalt paa Statsbanerne sker med samme Hurtig-

hed som Støtgodts, men Fragten beregnes efter almindelig Fragtgodts. Heri ligger der en meget stor Begunstiggelse for Landbrugsprodukterne. Det er saaledes, at andre Varer end Landbrugsprodukterne, som skulle betales efter Støtgodtsstatsken for at opnaa det samme, som Landbrugsprodukterne opnaa efter den almindelige Fragtgodtsstatst, ville betale fra Kjøbenhavn til Esbjerg 3 Kr. 70 Ore pr. 100 Kilo, medens der derimod for Landbrugsprodukter kun betales 1 Kr. 70 Ore; der er altsaa her et Fragtafflag af 2 Kr. eller over et halvt Hundrede Procent. Fra Odense til Esbjerg — for at nævne en anden Afstand — er Forholdet det, at andre Varer betale 2 Kr. 70 Ore, Landbrugsprodukterne derimod kun 1 Kr. 20 Ore: Fragtnedsættelsen udgør saaledes her 1 Kr. 50 Ore. Men det er vistnok dette Forhold, at Hurtigheden gaar efter en Regel og Fragten efter en anden Regel, som man ikke altid har været tilstrækkelig opmærksom paa. Saaledes som Fragterne paa Jærnbanerne nu ere nedsatte, vil Fragten fra Kjøbenhavn til London blive  $2\frac{1}{10}$  Ore pr. Pund Smør og  $1\frac{8}{10}$  Ore pr. Pund Flæst. — Inden jeg gaar over til at besvare selve det i Forespørgslen liggende Spørgsmaal, vil jeg blot tillade mig at komme med en lille Hensigtning, som jeg tror vil være paa rette Plads her. Naar der nemlig fra Landbrugets Side — og som jeg erkender med fuld Høje — kræves den bedst mulige Indretning af Transportmidlerne til Esbjerg, saa bør der ogsaa fra Landbrugets Side gøres alt muligt, for at Varerne, forinden de komme til Transporten, ere bragte i en saa god Kondition som muligt. Og der skal jeg da navnlig nævne dette, at man overalt i Mejerierne sørger for Afstøling af Smørret. Den Beretning fra Landbohøjskolen's Laboratorium, som allerede har været nævnt et Par Gange her, giver imidlertid Oplysning om, at det i saa Henseende endnu staar temmelig langt tilbage. De ville af de Tabeller, som ere komne frem, kunne se, at der er adskillige Mejerier, som affende deres Smør med en Varmegrad af fra 15 til 17 Gr. C., og det turde dog være klart, at hvis Smørret afleveres til Transporten med en saadan Varme som denne, kan der ikke siges noget imod, at Smørret naar det engelse Marked i blød og ødelagt Tilstand. Der er en anden Ting, som fortjener Opmærksomhed, og det er Emballagen. Ved de Underfølgelser, jeg har ladet anstille angaaende Trafikken her, har det vist sig, at Smøremballagen ingenlunde altid er saa god, som den burde være. Der er til Smørtræer meget ofte anvendt daarligt Træ, og Bødkerarbejdet er