

ofte slet udført. Ogsaa dette kan dog have en meget væsentlig Indflydelse paa, at Smørret fordærves paa Rejsen. Hvad det fjerde Smør angaar, have Kæser, hvori Smørret overføres, ogsaa været saa daarlig tillukkede, at der mellem de Brædder, som have været paa Overfladen, har været aabent Rum nok til at stikke en Finger igennem. Se, mine Herrer, naar det sker, maa man ogsaa være forberedt paa, at der kan komme slemme Ting fremovre i London, uden at det er Transportmidlernes Skyld. Endelig er det ogsaa en bekendt Ting, at Smørret jævnlig bliver lovlig gammelt, inden det kommer derover, saa ogsaa der er der vistnok en stor Opgave at tage op for Landbruget, nemlig den, at se at saa Smørret bragt hurtigere til Afgang her fra, saaledes at der, naar der er Tale om den Tid, der anvendes til Transporten, ikke skal komme et Misforhold frem mellem den Tid, der bruges for at transportere Smørret f. Eks. fra Kjøbenhavn til England, og den Tid, der bruges, efter at Smørret er færdigt fra Fabrikationen, og indtil det afleveres til Førendelse. Hvad Flæstet angaar, har jeg allerede omtalt, at der er vist ikke saa lidt Uregelmæssighed ved Slagtingen, saaledes at Førendelsen sker med store Variationer, idet der ofte kommer store Masser af Flæst frem paa en Gang til Førendelse og til andre Tider meget lidt. Jeg skulde tro, at der ogsaa heri maatte søges en Grund til, at Flæstet, der affendes, ikke altid er behandlet med den store Nøjagtighed, som det er nødvendigt at iagttage med Hensyn til Afkølingen. Det ærede Medlem for Randers Amts 3dje Valgkreds (Staarup) erkendte selv, at Afkølingen var et saa vigtigt Punkt for Flæstet, at der skulde den allerførste Nøjagtighed til, og han gik ganske sikkert ud fra, at denne Nøjagtighed altid anvendes i Slagterierne. Smidlertid turde der være Tvivl om, naar man endelig taler om det daarlige Flæst, der kommer frem, at hele Skylden ligger hos Trafikanstalterne, og at den ikke kan søges hos vedkommende Slagterier; er der Fejl der, bør de i hvert Tilfælde rettes.

Men medens jeg nu har dvælet ved de Mangler, der have været og desværre fremdeles til Dels ere ved Routen Esbjerg—London, saa skal jeg nu gaa over til det andet Spørgsmaal om, hvad der kan gøres, ikke for at afhjælpe de enkelte Mangler, men for muligvis at komme til et helt nyt og bedre System, og der har da den ærede Ordfører for Forespørgerne (Meergaard) henvist til, at det Hjælpe middel, som man maatte søge her, skulde kunne findes i en Stats-

Drift. Det er jo for saa vidt en gammel Tanke; den har, som den ærede Ordfører ogsaa omtalte, været fremme til Behandling i Rigsdagen før, idet man tidligere her i Folketinget har sat en Bevilling ind paa Finansloven til Anskaffelse af Statsstibe til Driftens Besørgelse til England. Det er en Tanke, der jævnlig er Genstand for Drøftelse i Landbrugspressen, og jo navnlig ogsaa har været det i den sidste Tid, og der er Tanken da kommet frem i en Form, som i og for sig maa siges at være rationel, nemlig at Staten ikke alene skal overtage Driften for den Barmængdes Vedkommende, der nu gaar fra Esbjerg til Parkeston, men at Staten skulde tage Oversørselen af samtlige Landbrugsprodukter i sin Haand. Udgangspunktet for en saadan stor Statstrafik, der altsaa skulde afløse samtlige nuværende forskellige Router, skulde være Esbjerg. Den ærede Ordfører gik ikke saa vidt i sin Omtale af Statsdriften, men paa den anden Side tror jeg, at man tør sige, at de Præmisses, han brugte for at komme til Statsdriften, i Virkeligheden ogsaa drage denne Konsekvens efter sig. Smidlertid kan der jo gøres berettigede Indvendinger mod en Statsdrift af denne Betslaffenhed. Ganske vist vil den kunne afhjælpe alle de Mangler, som have været nævnte enkeltvis for, fremstaafe en større Hurtighed i Trafikken og bedre Afkølingsvilkår o. s. v. — derom er der ingen Tvivl, at man var ude over disse Spørgsmaal, saafremt man gik til Statsdrift. Men der er jo en anden Ting, der først og fremmest frembyder sig, og det er Bekostningen. Naar man har talt om Statsdrift baade tidligere og ogsaa nu i de Artikler i Landbrugspressen, som jeg har henrykket til, har man forudsat, at denne Statsdrift, ledet fra Esbjerg til England kunde bestrides af 5 Skibe, og at disse kunde anskaffes for en Bekostning af 2 Mill. Kroner. Det vil nu ikke være rigtigt, det er givet. Hvis Staten vilde gaa ind i en saadan Drift, saa vilde den ikke kunne nøjes med at føre Varerne alene til Parkeston; man maatte tillige overtage andre Router og søge de samme Markeder, som Landbrugsprodukterne nu søge. Vi vilde saa de samme 4 Hovedanløbssteder i England, som vi have nu: Parkeston—London, Hull, Grimsby, Newcastle og Leith, og den Trafik, der saaledes fremkom med fire Havne, vilde ikke kunne bestrides med 5 Skibe, dertil vilde der snarere behøves mindst 10, og Anskaffelsessummen for dem vilde blive mellem 4—5 Mill. Kr. Men der er jo tillige den Indvending, at Statsdriften vil blive betydelig dyrere end den private Drift. Det vedfender jeg mig i høj Grad, at Ne-