

drag, at den modarbejdes, og ikke mindst af det forenede Dampskibsselskab, der ved allehaande Midler, som jeg ikke kan betegne som andet end kunstige, søger at drage Trafikken over Kjøbenhavn. Og den skulde desuden understøttes, fordi det gjaldt om her at oparbejde en Trafik, der er i Landbrugets Interesse; vi have en Interesse i at føre vore Produkter saa hurtig som mulig, og i saa god Stand som mulig til England. Men for at komme til Esbjerg skal der betales altfor dyre Jærnbanefragter, medens man fra Kjøbenhavn og de øvrige Søhavne, hvorfra der er en meget længere Transport til England, saa at Væerne lide meget meget mere, undgaar Jærnbanefragmenterne, og derfor bliver Fragten billigere, og mange Eksportører foretrække den Vej, uden Hensyn til at Værens Kvalitet lider derunder. Derfor var der Grund til i den danske Produktions Renommés Interesse at modarbejde den Disfavør, Esbjergrouten havde, dels ved det forenede Dampskibsselskabs Bestræbelser for at trække Farten over Kjøbenhavn og dels ved Jærnbanefragmenterne. Jeg skal nu vende mig til det ærede Medlem for Røge, der førte et saa varmt Forsvar — ja, Forsvar kan man maasse ikke saa godt sige, men i hvert Tilfælde rettede et saa velment Angreb mod det, der er Formålet for denne Forespørgsel, mod Statsdriften paa Esbjerg. Det ærede Medlems Argumentation løb jo ud paa dette: Lad os ikke gøre noget saadant, lad os i det væsentlige søge at bevare Forholdene, som de ere. Jeg mistender ikke, at det ærede Medlem vil have forskellige Misligheder afhjulpede ved Esbjergrouten, men det ærede Medlem var meget imod at gøre noget for at bringe Transportforholdene ind i en væsentlig anden Sture, end de ere. Jeg kan ikke forstaa det ærede Medlem anderledes, end at han vil arbejde i det væsentlige paa det Grundlag, vi have nu. Det ærede Medlem var tilfreds med, at Eksporten nu gaar hovedsagelig over Kjøbenhavn og var tilfreds med, at det forenede Dampskibsselskab besørger den, om han end kunde ønske det udført paa en hensigtsmæssigere og bedre Maade i forskellige Retninger. Det ærede Medlem havde først nogle Indvendinger at gøre med Hensyn til Routens Udvidelighed. Han mente, ganske vist ud fra en anden Argumentation end den højtærede Indenrigsminister, at denne Route vanskelig kan komme til at besørge et større Varekvantum end nu. Den højtærede Indenrigsminister mente, at det var fordi man i England ikke vilde kunne staae en meget større Varemængde besørget under tilstrækkelig gode Bil-

laar. Det ærede Medlem mente, det var, fordi der overhovedet af vor Produktion ikke kan komme til at gaa lynderlig mere ad denne Vej, end der gør, og han beviste det derved, at Hovedrouten fra Esbjerg — det er jo Barkestonrouten — gaar til London, og den tager omtrent alt det af vor Produktion, som der er Rimelighed for at sende til London. Navnlige udviklede det ærede Medlem dette for Smørrøets Vedkommende, hvor han jo, hvad jeg anerkender, er i Besiddelse af særlig Sagkundskab. For det første tror jeg ikke, at det ærede Medlem vil være i Stand til at bevise, at denne Route ikke vilde kunne tage mere, baade af Flæsk og Smør, end den gør, selv om man vil indskrænke det blot til at være en Barkestonroute, men jeg indrømmer naturligvis det ærede Medlem, at af vor Smørproduktion vil vel altid Hovedmængden gaa til Mellemengland og til de nordligere Distrikter; det ligger jo i mangfoldige Forhold, hvormed de fleste af os her ere vel bekendte. Det antager jeg ikke vil blive forandret. Men det ærede Medlem har ikke opfattet rigtig, at jeg jo netop ønsker, at der fra Esbjerg skal sættes en Fart i Gang paa et a to nordligere Punkter, saadanne Punkter, som maatte findes at være de hensigtsmæssigste for at føre vor Produktion til Mellemengland og de nordlige Distrikter. Det ærede Medlem havde noget misforstaaet mine Udtalelser om Grimshyrouten. Han udtalte, at han havde forstået det saaledes, som om jeg mente, at Grimshyrouten i sig selv var uhenigtsmæssig. Jeg er ikke ukendt med — og det kan jo enhver jo se, naar han tager et Englandskort for sig — at over Grimshby gaar netop den korteste Forbindelse med Manchester, som er og bliver et af Hovedmarkederne for vort Smør, men hvad jeg udtalte, og hvad jeg er i Stand til at bevise, var, at den Forbindelse, der nu gaar over Esbjerg til Grimshby, har befordret et saa ringe Gods kvantum, at det, som jeg udtalte, er mig en Gaade, hvorfor det forenede Dampskibsselskab besørger den. Der gaar en Vaad, som hedder "Esbjerg", om Fredagen. Den har en Nettotonnage af omtrent 333 Tøns, og den fører omtrent 60—70 Tøns over ugentlig. Man vil nu vist indrømme mig, at det er saa lidt, at der vel er Grund til at sige, at denne Fart, i alt Fald som den drives nu, er gaadefuld. Det er meget muligt, at der lod sig oparbejde en Esbjerg—Grimshbyroute, som der var Mening i at opretholde, og som kunde komme til at føre en betydelig Mængde Gods over, naar denne Route blev indrettet paa en bedre og hensigtsmæssigere Maade end nu. Jeg