

udenfor Kølerummene. Efter at Rødfiderne ere staaarne igennem — det er om Eksporten af fersk Kød, han taler — „indsjts Fjerdingerne i en Slags hvid Gaze og ruller hen for at vejes. . . . . For- og Bagfjerdingerne hænges da op hver for sig i løse Kroge, der ere anbragte i et Tremmeværk under Bognens Tag. Indladningen sker med en beundringsværdig Hurtighed, aldeles mekanisk, og i saa Minutter er en Bogn, der tager 114 Fjerdinge, elspederet. For paa hele Rejsen at holde Temperaturen saa nær Nulpunktet som muligt, har Armour & Co. flere Istationer under Vejs til ny Afkøling af Bognene.“ Hvad Eksporten paa Dampskibe angaar, vil man ogsaa ved at sammenligne, hvad man derovre kan gøre for at gøre Dampskibene komfortable, med vore Forhold se, hvilken himmelvid Forskel der er. Heyman skriver senere: „For min Afrejse overværede jeg en Indladning af fersk Kød, nemlig fra Eastmanns i Dampskibet „New-York“. Ved Hjælp af Firmaets Dampvræn blev Kødet, der ligesom i Chicago var indstøbt i Gaze, fra Slakteriet bragt ud til Skibet, som laa ved en af Kajerne. Ved en Dampkræn hejstedes ca. 20 Fjerdinge Kød ad Gangen ned i Kølerummene, hvoraf der var tre af forskellige Størrelse, og som tilfammen afgav Plads til 1,840 Fjerdinge. Disse bleve hængte op i korte bevægelige Kroge, der atter vare til at fastgøre i Loftets Lægter. Der hejstede stor Renlighed i disse Rum; saaledes var Gulvet belagt med nyt Sækkelærred, for at den Del af Bagfjerdingerne, som berørte Gulvet, ikke skulde tilsmudses. Afkølingen, som efter at Indladningen er endt, bliver holdt saa nær ved Frysepunktet som muligt, frembragtes ved Koldluftsmaskine og overføres gennem et tæt Lag af Rør under Loftet i Kølerummet.“ Jeg haaber, at ærede Medlemmer ville kunne forstaa, at det er med god Grund, at vi bragte denne Forspørgsel frem, naar vi sammenligne, hvad vi gøre, med hvad vore Konkurrenter, endog saa Privatmænd, have kunnet gøre for at bringe deres Produkter over paa det engelske Marked i den bedst mulige Tilstand. Og hvis man spørger: Har denne Konfurrence nogen Betydning for Danmark, saaledes at vi behøve at frygte den, saa vil jeg sige, at det har den i den allerhøjeste Grad. Det vil fremgaa af nogle ganske faa Tal, som jeg her skal meddele. Der siges endvidere i denne Beretning: „Eksporten af fersk Kød fra de forenede Fristater til England, der begyndte i 1876, var allerede i 1882 kommet op til ca. 450,000 Cwt's, og er senere taget stærkt til. Den beløb sig i 1892 til over 1,950,000

Cwt's, til en Værdi af over 4,200,000 £. . . . . Man vil af disse Tal kunne se, hvilken enorm Betydning de forenede Staters Eksport har for Engländernes Rødforsyning, og hvilken uhyre farlig Konfurrence denne Eksport er for europæiske kvægudførende Stater, ikke mindst for Danmark“. Jeg mener altsaa, at Betimeligheden af Forspørgslen ikke kan omstrideres, og det glæder mig, som sagt, at man i Finansudvalget virkelig vil have noget gjort i den Retning. De Indsendinger, der ere komne frem mod Statsdriften, have for mig ikke været overbevisende. Der er visse Fordele ved Statsdriften, som man i alt Fald ikke kan omstridspitere. For mig er der den ikke uvæsentlige Fordel ved at have Statsdrift, at Privatdriften paa alle Routerne da vil bestræbe sig for at komme i Højde med den og derved blive bedre, og det vil være en Marsag til, at vi saa vore Produkter til England i den bedst mulige Tilstand. Men endvidere skal jeg sige, at enhver Mangel, der findes ved de Skibe, der staa under Statsdriften, vil blive afhjulpen saa hurtigt som muligt, medens enhver Mangel ved den private Drift kun vanskelig, flæbende og langsomt vil blive afhjulpen, og man har i alt Fald mange Eksempler paa, at den ikke bliver afhjulpen uden betydelige Ofre. Saa har man paa-staaet, at Statsdriften er dyrere; men jeg tror nok, at det er en Paastand, som man ikke skal kunne staae Bevis for. Jeg vil ogsaa sige, at i en privat Husholdning gælder der den Regel, at hvor Husfaderen og Husmoderen ser med egne Øjne og tager fat med egne Hænder i Stedet for at overlade det til Tjenerne, der bliver ogsaa Arbejdet bedst udført. Men her er der Spørgsmaal om en Gren af Statshusholdningen, til hvis Forvaltning man benytter det forenede Dampskibsselskabs Tjeneste, i Stedet for, at Staten selv tager den i sin Haand. Jeg tror heller ikke, at der kan føres noget Bevis for, at Statsdriften vil blive absolut dyrere. Af den ny Kontrakt, som Indenrigsministeren har oplæst for os, har jeg faaet det bestemte Indtryk, at den gamle Kontrakt ikke blot var daarlig, men ogsaa dyr, og et Bevis for, at den private Drift maa have været dyr, ligger egentlig deri, at efter at Forspørgslen var kommet frem, og man havde faaet en Klemme paa det forenede Dampskibsselskab, indrømmede det, at hvis man kun brugte de gamle Skibe, kunde man jevle uden Subvention. Jeg kan ikke saa andet ud deraf, end at denne Subvention altsaa maa have været en Forøring, ud over hvad der burde gives. Naar jeg tager Flertallets Indstilling, som den her