

at naar man saa gaar over til Smørefskibet og nærmere vil undersøge, hvad der i saa Henseende er fremkommet i Dag, saa ville de saaldne Udtalelser let give det Indtryk, at alt vort Smør eller saa godt som alt vort Smør gaar til Newcastle og at de Router, vi have til Newcastle, ere utilstrækkelige, kort sagt, at vi her staa over for en Nødstilstand, idet vi ikke kunne bringe Smørret frem til den Markedsplads, hvor det skal hen. Det blev jo saaledes nævnt af det ærede Medlem for 8de Kreds (Breinholt-Bandborg) at omtrent $\frac{9}{10}$ af vort Smør gik til Newcastle. Smidlertid, taget i al Almindelighed, er dette ikke rigtigt. Af vort Smør gaar der ikke saa lidt til London, til Hull og til Leith. Og her maa jeg bede vel erindret, at naar man taler om, hvad der gaar til Newcastle, saa er Forholdet jo ingenlunde dette, at Smørret forbliver i Newcastle for at sættes der; det gaar videre derfra pr. Jærnbane til Manchester og til Fabrikssegnene i Midt- og Nordengland. Dertil kan Smørret for en stor Del lige saa let naa ad den Jærnbane, der udgaar fra Hull, og vi have jo nu en Route fra Esbjerg til Hull, der er altsaa ikke noget i Vejen for, at Smørret ad denne Vej kan sendes til Hull og derfra kan gaa til Manchester. Ved Siden af denne Vej fra Esbjerg til Hull have vi forskellige Linier til Newcastle, og navnlig have vi dertil en Linie fra Kjøbenhavn, en Linie fra Svendborg over Horsens og Aalborg, og en Linie fra Odense over Frederikshavn, Linier, som alle drives af det forenede Dampskibsselskab. Endvidere have vi en Linie alternerende enten fra Aarhus eller Randers over Frederikshavn; denne Linie drives af det jydsk-engelske Dampskibsselskab, alternerende med Randers Dampskibsselskab. Det er de 4 Linier, vi have til Newcastle; men ved Siden deraf have vi en Linie fra Kjøbenhavn til Hull, og som jeg før nævnte, en Linie fra Esbjerg over Grimsby til Hull; og endvidere have vi en Linie fra Kjøbenhavn til Leith, der drives af et skotsk Dampskibsselskab, og en Linie fra Odense over Aarhus og Aalborg til Leith. Forholdet er altsaa dette, at vi have en Række forskellige Linier, som hidtil have formaaget at bringe Smørret frem til England, uden at der i Virkeligheden er fremkommet nogen Klage af Betydning over disse Routers Utilstrækkelighed. — Det, man nu vilde gaa til, var altsaa, at saa etableret Statsdrift dels paa Esbjerg—Parkeston-Routen og dels paa Esbjerg—Newcastle-Routen, og naar man har villet det, har det i alt Fald for Esbjerg—Parkeston-

Linien. Vedkommende for en væsentlig Del været af Hensyn til, at man har ment, at denne Route trængte til Forbedring i Retning af forbedrede Skibe. Det er derimod ingenlunde saaledes at forstaa, som det ærede Medlem for 10de Kreds gjorde gældende, at vort Smør skulde komme over til England i daarlig Kondition. Jeg vil dog meget advare imod, at man taler for stærkt i saa Henseende. Man har fra Landbrugets Side sikkert ikke været nøjeregnende nok, naar man har talt om Landbrugets Kreditforhold. Der har jo været Lidet, hvor man har været tilbøjelig til at fremstille denne Sag meget sort, langt iortere, end den nogen Sinde har været, og det har da heldigvis ogsaa vist sig, at det ikke har paavirket Kreditforholdene i de sidste Aar. Lad os nu ikke komme til ogsaa at omtale vort Smør, som gaar til England, som om det kom dertil i saa daarlig Kondition, at det ikke kan optage Konkurrencen derovre. Det forholder sig jo slet ikke saaledes. Vort Smør kommer derover i en god Kondition, ja, i en saa fortræffelig Kondition, at det kan tage Konkurrencen op derovre; der er her ikke tale om at forbedre en Nødstilstand, men om at saa en god Tilstand gjort endnu bedre. Dette vil jeg bede de Herrers erindre, naar de komme med deres Udtalelser, thi kun dette har været fremme med Hensyn til Esbjerg—Parkeston-Routen.

Det ærede Medlem for 10de Kreds var nærmere ind paa en Kritik af de Oplysninger, der bleve meddelte i det andet Ting med Hensyn til Spørgsmaalet om Udgifter til Anstæffelse af et nyt Skib med Aftølingsmaskiner og andet Tilbehør samt de dermed forbundne Driftsudgifter. Jeg skal dog gøre det ærede Medlem opmærksom paa, at dette Skib jo udtrykkelig er bestemt til at gaa ind i Esbjerggrouten, og da denne Route allerede er en Passageroute, kan det slet ikke nytte, at det ærede Medlem kommer og anstiller en Sammenligning, hvor han spørger sig selv, hvad et egentligt Smørskib vilde koste, for det er slet ikke noget egentligt Smørskib, vi have Brug for paa denne Route. Det ærede Medlem har selv sagt, at Esbjerg—Parkestonrouten ingen Betydning har for Smørret, men kun for Klæfket, men der er tillige den Omstændighed, at denne Route er en Passageroute, og vil man spørge, hvad det koster at sætte et Skib ind i denne Route, maa man altsaa tage en Type, som tillige er saaledes indrettet, at den kan føre Passagerer, og det er aldeles urimeligt ikke at gøre det, fordi man derved tillige forøger sine Indtægter. Jeg skal ikke komme nærmere ind paa den Kritik, som det ærede Medlem