

Tilskud med dette Beløb. Vi foreslaa da at give Understøttelseskasen Erstatning ved denne Forhøjelse fra Statens Side.

Jeg gaar derefter over til § 26, hvor vi først møde en god gammel Bekendt, Routerne paa Esbjerg. Hvad først angaar Esbjerg—Parkeston-Routen, da knytter Hovedinteressen sig til det nyanskaffede Dampskib „N. S. Fjord“. Det var jo væsentlig som Resultat af de Forhandlinger, der førtes her i Salen i Fjord, at Stødet blev givet til, at det forenede Dampskibsselskab anskaffede dette Skib. De forskellige Meddelelser, som ere os givne dels gennem den meget udførlige og meget lærerige Beretning fra Konsulent Faber, som findes aftrykt i Betænkningen under Nr. 179, dels gennem Beretninger fra Fiskeriaagenten og endelig ogsaa gennem Oplysninger af den ærede Minister i Udvalget, synes at tyde paa, at Skibet i ikke ringe Grad har berebt Skuffelse. Ikke, at det jo vistnok er et meget velbygget og solidt Skib, eller at der skulde være sparet noget i Henseende til Bekostningen; men Skibet siges at lide af forskellige Mangler, som, i alt Fald hidtil, have bewirkt, at det ikke har arbejdet fuldt tilfredsstillende. Den væsentligste Ulempe er dets store Dyhgaende, hvilket atter hænger sammen netop med Indretningen af det Rølemaskineri, som man ventede sig saa meget af. Dette er nemlig et særdeles tungt Apparat, det vejer ikke mindre end 96 Tons, og Skibets Dyhgaende er med en Last af 5—700 Tons 15 Fod agter eller derover. Dette bewirker, at den Tid, inden for hvilken Skibet har at forlade Haven for at komme i rette Tid over Barren, er meget indskrænket. Ofte bliver Skibet derved nødt til enten at gaa tidligere end ønskeligt eller til at blive opholdt længere end ønskeligt. Ved Siden heraf antes der ogsaa over, at det ikke er helt bekvemt at løse, saa at Løsningen gaar mindre hurtigt for sig, end den burde. Det synes heller ikke, at Røleapparatet trods dets store Kosterbarhed er saa overmaade virkningsfuldt. Den Medgang i Temperaturen, som Rummene i dette Skib have udvist, er ikke væsentlig større end ved de tidligere Afkølingsmaader. Der klages fremdeles over, at Farten, som i Begyndelsen var meget tilfredsstillende — paa Prøveturen den 15de Juli gjordes Overfarten i omtrent 24 Timer —, efterhaanden er faldet af og nu kommer op paa 27—30 Timer; ja, i et enkelt Tilfælde med ugunstig Vejr har den endog saa været 48 Timer. Efter alt dette synes det aabenbart, at der ikke er Grund til fra Folketingets Side at søge at lægge Pres paa at saa anskaffet et Skib til af lignende Type. Det vil sikkert være nødven-

ligt at indhente flere Erfaringer om denne Skibstypes Hensigtsmæssighed, inden man kan have nogen fuldt begrundet Mening derom. Hvad der imidlertid vil være af megen Betydning, er, at de andre Skibe, som ved Siden af dette fremdeles besørge Farten mellem Esbjerg og Parkeston, til den kommende Sommer blive indrettede med fyldestgørende Røleapparater; ligeledes vilde det være meget formaalstjenligt, om der ved de Forhandlinger om Fornælse af Kontrakten med det forenede Dampskibsselskab, som ville være at føre, kunde stipuleres noget om Ankomsttiden i England hellere end om Afgangstiden fra Esbjerg. Kort sagt, der er adskillige Punkter, paa hvilke Kontrakten med Dampskibsselskabet trænger til Forbedring. Af den her aftrykte Beretning fra Konsulent Faber, som slutter sig til en anden Beretning, der er trykt som særskilt Bjece og om-delt til Tingets Medlemmer, fremgaar det i øvrigt, at de Vanskeligheder, som der maa kæmpes med for at bringe vore Produkter frem i rette Tid, i fuldt saa stort Maal findes paa engelsk som paa dansk Side. Den Tid, der medgaar til Skibenes Løsning, Varernes Sortering og deres Ekspedition til Udleveringsstedet i London, er ofte meget bethydelig og alt for bethydelig. Af denne Beretning, der, som allerede sagt, er særdeles lærerig, og som jeg anbefaler til Gen-nemlæsning, vil det ses, at Konsulenten har haft under Overvejelse, ad hvilke Veje navnlig Flæsketransporten fra Esbjerg til London mulig kunde lettes. Han har saaledes undersøgt, om ikke en Del af Flæsket kunde sendes fra Esbjerg til Hull for derfra at ekspederes til London, men han er kommen til det Resultat, at dette ikke er praktiskabelt, navnlig fordi Jærnbanefragten fra Hull til London er for høj. Derimod vilde der, op-naas en væsentlig Forbedring, hvis Ekspeditionen deltes saaledes, at der stadig afgik to Skibe samtidig i Stebet for at indlade det hele i eet Skib. Man kunde da enten sende det ene Skib som hidtil til Parkeston og sende det andet til en Havn ved Tamsen eller ogsaa sende begge til Parkeston; det, at Varerne fordeltes i to Skibe, vilde ogsaa i det sidste Tilfælde medføre en meget lettere Ekspedition. Mod at sende det ene Skib til Tamsen, indvendes der, at navnlig om Vintertiden er Taagen paa Floden ofte saa stærk, at et Skib kan blive opholdt en ubestemmelig Tid, maaske flere Døgn. Det synes da nærmest — i alt Fald for Vintertiden at være det andet Alternativ —, altsaa at dele Lasten mellem to Skibe, som begge gaa til Parkeston, — som vil være at anbefale. Man vil i Beretningen finde et Eksempel