

Dampskibe 6 Gange om Ugen kunne føre Post, ikke alene Pakkepost, men ogsaa Brevpost mellem Esbjerg og Parkeston, vil Postvæsenet nok kunne betale noget, det er jo kun Penge for ydet Arbejde. Og der kunde maaske ogsaa — har jeg tænkt mig — da der sikkert vil finde en Forøgelse Sted af Passagertrafikken, gives et Tilskud fra Statsbanerne. Der er nemlig ingen Tvivl om, at en saadan 6 Gange ugentlig Forbindelse frem og tilbage vil tilføre de danske Statsbaner en betydelig større Persontrafik. For øvrigt har jeg faaet oplyst, at der med det forenede Dampskibsselskabs Skibe paa Routen Esbjerg—Parkeston i Aaret 1906 er rejst 7,600 1ste Klasses Passagerer og 10,300 2den Klasses Passagerer. Altsaa 18,000 Passagerer have sejlet mellem Esbjerg og Parkeston i 1906 blot med en 4 Gange ugentlig Forbindelse. Der er ikke Tvivl om, at faa vi en 6 Gange ugentlig Forbindelse, vil denne Trafik tage betydelig til, saa det vil blive en Fordel for os. Mig forekommer det i alt Fald, at der her foreligger et godt Forhandlingsgrundlag, og jeg haaber, som sagt, at den højt-ærede Landbrugsminister kan faa Sagen ordnet med de Forslag, der mulig skulle frem, og med de Forhandlinger, der skulle til, saa vi kunne faa sat Dampskibe i Gang 6 Gange ugentlig fra 1. April.

Som bekendt har en Englænder, Mr. Sidney Holland, fremsat en Plan om en ny direkte Forbindelse, en Dampskibsfart mellem Esbjerg og London—Dock. Han har ment, at det navnlig skulde være til Fordel for Flæsket og Æggene, selv om Fragten ikke blev billigere, end den var i Forvejen. Han har forlangt 7 Shilling 6 Pence pr. Ton af sin Dock, og saa kunde vi se, om vi kunde faa Skibene til at sejle saa meget billigere, at vi kunde faa nogen Fordel ud af det. Men han mente, at Fordelen navnlig vilde ligge i Besparelse af Tid og Besparelse af Svind paa Flæsket. Tid tror jeg ikke vil spares, thi saaledes som Forholdene nu have udviklet sig, beror f. Eks. Flæsket ikke mere end 42 à 48 Timer, fra det indlades i Esbjerg Skibene, til det kommer til Goodmanyard Station i England. Han har regnet med 60 Timer. Ja, det brugtes vel ikke saa sjældent tidligere, fordi Flæsket maatte staa over i Godsvogne paa Stratford Station, da de ikke havde Plads paa Goodmanyard Station. Saa stode Vognene der i 12 Timer og længere. Men nu have de, efter i 4 Aar at have bygget og udvidet paa Bishopsgate's Station, faaet

en saadan Plads, at de kunne bruge den til Reserveoplagssted, hvis der ikke er Plads til Flæsket paa Goodmanyard Station. Derfor tror jeg, vi ikke behøve at regne med længere Tid end 42—48 Timer.

Saa er der det Spørgsmaal: hvad vi kunne tjene ved at undgaa Svind, noget, jeg aldrig rigtig har kunnet forstaa. Det paastaas, ogsaa fra mange af vore Slagteridirektørers Side, at Flæsket svinder 1 Pund pr. Balle ved at omlades i Parkeston. Men et Pund pr. Balle bliver til ikke saa lidt. For et Par Aar siden solgtes der ad den Vej ca. 2 Mill. Svin — nu er det blevet noget mindre, og hvis der virkelig er saadant et Svind, vil det beløbe sig til saadant noget som 10,000 Svin, der ere forduftede, gaaede i Luften. Man vidste nok, hvorfra de kom, men ikke, hvor de fore hen. Hvis man regner med det forenede Dampskibsselskabs Opgivelser, nemlig med 549,000 Baller Flæsk, vil et Pund pr. Balle udgøre et Svind, der beløber sig til saa meget som 7,400 Grise, det vil sige et Tab af 370,000 Kr. Jeg tror, som sagt, ikke rigtig paa et Svind, der er saa stort, skønt jeg ganske vist nok ved, at grønsaltet Flæsk er en Vare, som svinder og svinder, hver Gang man tumler med den. Flæsk svinder stærkere, naar der tumles med det, end naar det ligger stille. Men skal der gaa et Pund bort pr. Balle, hver Gang Flæsket lades om, vil det blive til meget. Vi maa nemlig regne med 4 Omladninger, først fra Slagterierne i Waggonerne, hvori det gaar videre til Esbjerg, saa omlades det fra Banevogn til Skib og gaar dermed videre til Parkeston, hvor det omlades fra Skib til Bane for at gaa videre og ligge paa Goodmanyard Station. Det er altsaa 4 Gange, det omlades. Dersom vi saaledes miste 7000—8000 Svin hver Gang, idet de gaa i Luften, vil det blive saa meget som 1½ Mill. Kr., der gaar tabt. Men som sagt, jeg har aldrig rigtig troet derpaa. Derfor har ogsaa Andelsudvalget, de samvirkende Andelsmejeriers Forretningsudvalg og Bestyrelsen for et Selskab, der hedder „Danish Bacon Company“ forhandlet derom, og de ville i næste Uge lade to eller tre af deres Repræsentanter undersøge dette Forhold. De møde paa et Slagteri, have deres egne Vægte med og faa der vejjet nøjagtigt. Saa køre de til Esbjerg og tage Vægten med og veje videre, derefter sejle de med til Parkeston og veje om igen der ligesom ogsaa paa Goodmanyard. De veje saaledes ved alle Omladninger og se efter, om det er rigtigt, at saa mange Tusinde Svin for-