

Denne fil er downloadet fra
Danmarks Tekniske Kulturarv
www.tekniskkulturarv.dk

Danmarks Tekniske Kulturarv drives af DTU Bibliotek og indeholder scannede bøger og fotografier fra bibliotekets historiske samling.

Rettigheder

Du kan læse mere om, hvordan du må bruge filen, på
www.tekniskkulturarv.dk/about

Er du i tvivl om brug af værker, bøger, fotografier og tekster fra siden, er du velkommen til at sende en mail til *tekniskkulturarv@dtu.dk*

Forhandlinger angaaende
en foreget Dampskibsforbind.
Esbjerg-England.

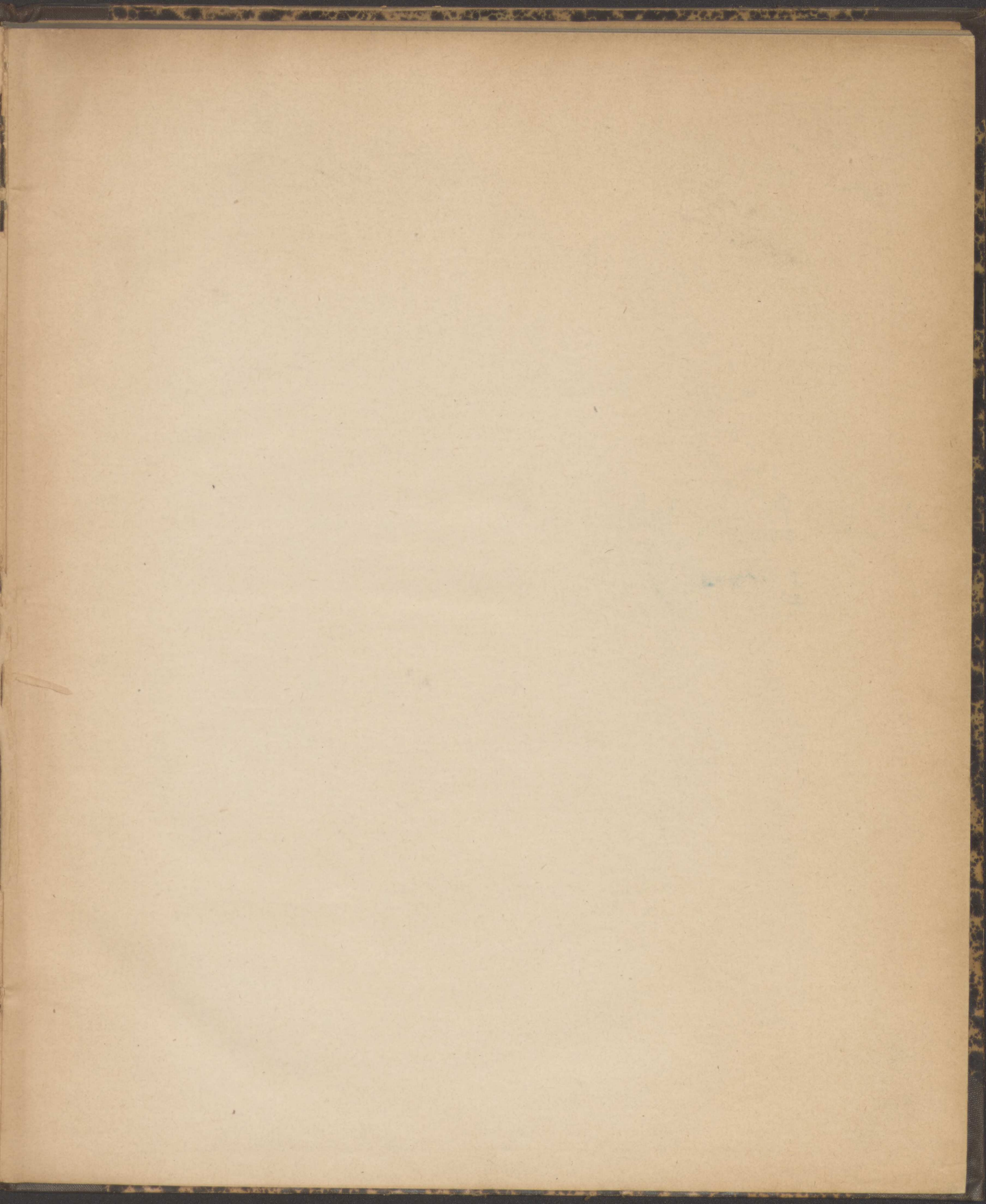
INDUSTRI-
FORENINGEN.

38(11)

288

38 (000)

287



86-38.

Forhandlinger

angaaende

en forøget Dampskibsforbindelse

Esbjerg—England.

Ved

Det Kgl. danske Landhusholdningsselskab.



Kjøbenhavn.

Bianco Lunos Kgl. Hof-Bogtrykkeri (F. Dreyer).

1886.

Forhandlinger

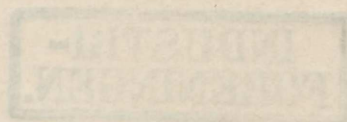
af

en foretaget Dampskibsforbindelse

Nasbjerg—England.

af

Det Kongelige Landbohøjskole



Kjøbenhavn

Hans Jørgen Rasmussen (A. H. Rasmussen)

1883

Indledning.

Fra Indenrigsministeriet modtog det Kgl. danske Landhusholdningsselskab d. 22. Februar 1886 en Skrivelse med Anmodning om at udtale sig angaaende Betydningen af en udvidet Dampskibsforbindelse fra Esbjerg til England, hvorom der var tilstillet Ministeriet et Andragende fra de samvirkende Landboforeninger i Sjællands Stift; og da man tilmed allerede forud havde modtaget en Henvendelse i samme Retning fra Foreningen af jyske Landboforeninger, der fremsendte et dertil indkommet Andragende fra Bestyrelsen af Landboforeningen for Ribe Amts nordre Del, ledsaget af en Betænkning fra et Udvalg, som denne Landboforening havde nedsat, besluttede Landhusholdningsselskabet, der i fuldt Maal anerkjendte Sagens Vigtighed og paa Forhaand sympathiserede med den, sig til at underkaste den omhandlede Sag en nøje Undersøgelse ved at søge de Oplysninger, det tidligere havde indsamlet, supplerede med dels skriftlige Betænkninger, dels mundtlige Udtalelser af en Del sagkyndige Mænd, som ifølge deres Virksomhed maatte antages nøje kjendte dermed og i længere Tid at have havt deres Opmærksomhed rettet derpaa.

Da man har ment, at det for Almenheden vil have nogen Interesse, at blive kjendt med den Række af Oplysninger, Tanker og Anskuelser, som saaledes ere indsamlede om denne Foranstaltning, der nu i flere Aar har staaet paa Dagsordenen særlig i Landbrugskredse, har man besluttet sig til at offentliggjøre dem tilligemed det Resumé af den foretagne Undersøgelse, Selskabet har indsendt til Ministeriet.

I det Følgende vil man da finde det tilvejebragte Materiale delt i tre Grupper, nemlig

- A. Skriftlige Indlæg og Betænkninger.
- B. Mundtlige Forhandlinger.
- C. Selskabets Skrivelse til Ministeriet.

De skriftlige Indlæg og Betænkninger omfatter:

	Side.
1. Ministeriets Skrivelse til Selskabet. (Af 22de Februar 1886)	5.
2. Andragende fra de samvirkende Landboforeninger i Sjællands Stift. (Af 16de Marts 1885)	5.
3. Skrivelse fra Foreningen af jyske Landboforeninger. (Af 25de Januar 1886)	7.
4. Skrivelse fra Landboforeningen for Ribe Amts nordre Del. (Af 18de Januar 1886)	8.
5. Udvalgsbetænkning til ovennævnte Landboforening. (Af 9de Decbr. 1885)	9.
6. Statistisk Oversigt over Udførslen af Landbrugsprodukter fra Esbjerg og hele Landet	13.
7. Fragttaxter for Landbrugsprodukter fra danske til engelske Havne	14.
8. Fordelingen af Smør, Æg og Flæsk, forsendte med det forenede Dampskibsselskabs Skibe i Aaret 1885	15.
9. Beretning fra Selskabets Sekretær om en Forhandling angaaende Mælkeforsendelse til London. (Af 23de Januar 1885)	18.
10. Gjengivelse af Grosserer T. Plums Udtalelser paa Selskabets Kontor den 28de Januar og 6te Februar 1886	20.
11. Meddelelse fra Havebrugskandidat C. V. Larsen. (Af 4de og 18de Februar 1886)	22.
12. Meddelelse fra Grosserer G. Busck. (Af 2den Marts 1886)	23.
13. Meddelelse fra Grosserer J. Andrew. (Af 2den og 12te Marts 1886)	25.
14. Meddelelse fra Proprietær O. Lawaetz. (Af 19de Marts 1886)	26.
15. Meddelelse fra Kaptain, Fiskeeksportør P. Brinch, Esbjerg	28.
16. Gjengivelse af Grosserer K. A. Friis Udtalelser paa Selskabets Kontor i Febr. og Marts 1886	30.
17. Meddelelse fra Forp. Juhl, Sønderbygaard, om Udførslen af usaltet Smør. (Af 4de April 1886)	31.
18. Meddelelse fra Redaktør P. Mariager. (Af 17de Maj 1886)	32.
19. Meddelelse fra Bestyrer H. P. Hansen, Aarhus. (Af 20de Maj 1886)	33.
20. Meddelelse fra Konsul Faber, Newcastle. (Af 3die Maj 1886)	34.
21. Meddelelse fra Grosserer Magnus Kjær, Holstebro. (Af 26de Maj 1886)	37.

De mundtlige Forhandlinger omfatte:

a. Møde i Kjøbenhavn den 3die Marts 1886	39.
b. — — — — 16de — —	47.
c. — — Fredericia — 30te — —	61.
d. — — — — 31te — —	68.

Selskabets Skrivelse til Ministeriet	86.
--	-----

A. Skriftlige Indlæg og Betænkninger.

Bilag 1.

Til

Det kgl. danske Landhusholdningsselskab.

I et i sin Tid hertil indsendt Andragende, hvoraf Gjenpart vedlægges, har Bestyrelsen for de samvirkende Landboforeninger i Sjællands Stift anholdt om Ministeriets Medvirkning bl. a. til Udvidelsen af den bestaaende Dampskibsfart fra Esbjerg til England. Til Brug under de Overvejelser, for hvilke denne Sag vil blive gjort til Gjenstand, maatte Ministeriet ønske at være i Besiddelse af en Udtalelse fra det Kgl. Landhusholdningsselskab om, hvilken Betydning for det danske Landbrug der vilde kunne tillægges den attraaede Udvidelse af den omhandlede Dampskibsforbindelse, i hvilken Henseende man navnlig maatte ønske at erholde Oplysning dels om, hvilke danske Landbrugsprodukter der kunne antages, hvis den ommeldte Fart blev udvidet, at ville søge ad denne Vej til England, og i hvilket Omfang Routen da kan paaregnes at ville blive benyttet til deslige Forsendelser, dels om, hvilke Steder i England der maa antages at ville frembyde de bedste Udsigter for Afsætning af de paagjældende Produkter.

Idet man tør forudsætte, at Landhusholdningsselskabet vil være villigt til at yde sin sagkyndige Bistand til Belysningen af de omhandlede Spørgsmaal, tillader man sig herved at udbede sig en behagelig Udtalelse fra Selskabet desangaaende.

Kjøbenhavn, den 22de Februar 1886.

Ingerslev.

Jacoby.

Bilag 2.

Til

Indenrigsministeriet.

Bestyrelsen for de samvirkende Landboforeninger i Sjællands Stift tillader sig herved ærbødigst at henlede det høje Ministeriums Opmærksomhed paa Ønskeligheden for Landbruget af en hyppigere, lettere og billigere Adgang til at sende Smør via Esbjerg til London.

Idet Bestyrelsen forebringer dette Ønske, skal den tillade sig at oplyse, at medens vore Konkurrenter i Nord-Tyskland, Holland, Belgien, Frankrig og Irland have daglig Lejlighed til at

sende Smør til England, og derved til i fuldeste Maal at nyde Fordelen ved Forsendelsen af Varen i frisk Tilstand, er der ikke fra nogen Havn her i Danmark Lejlighed til at sende Smør mere end én Gang om Ugen til nogen bestemt Plads i England, hverken fra Kjøbenhavn eller nogen af de andre Udførselshavne og saaledes heller ikke fra Esbjerg, skjøndt denne Havn ved sin Beliggenhed skulde synes særlig egnet til at danne Udgangspunktet for en hyppigere Forbindelse med England.

Fra Esbjerg afgaar vel 2 Gange ugentlig Dampskib til England, om Onsdagen til Parkeston (London) og om Fredagen til Newcastle (Nord-England), men i Virkeligheden altsaa kun én Gang ugentlig til hver af disse Pladser, idet det er til ingen Nytte for dem, der søge deres Afsætning i London, at der en anden Dag i Ugen er Lejlighed til at sende Varer til et fra London saa fjærnt Punkt som Newcastle og omvendt. Ved Valget af Afgangstiden til Parkeston (London) er der tilmed kun taget Hensyn til Forsendelsen af Kreaturer, men slet intet Hensyn til Smørret, saa hvad der via Esbjerg forsendes deraf til London den ene Gang, der ugentlig er Lejlighed, kommer ind i Utide for Markedet.

De beklagelige Følger af den her fremdragne Mangel ved Forsendelsesforholdene ere, at Hovedmassen af, hvad der her i Landet produceres til Udførsel til England af Smør og beslægtede Produkter, selv om det forsendes ad korteste Vej via Esbjerg, bliver forholdsvis gammelt, inden det naaer det engelske Marked, i Sammenligning med hvad deraf tilføres fra de med os konkurrerende Lande. Og ikke nok dermed: for at Smørret skal kunne holde sig, maa selv det allerfineste saltes og endog stærkt, Flæsket maa saltes, og alle Produkter, som ikke ad denne eller anden Vej — selv med en Forringelse i Værdien — kan sikres mod at fordærves, er man ligefrem afskaaren fra at udføre.

De Forventninger, som i foran nævnte Henseender knyttede sig til Havneanlægget i Esbjerg og Jernbaneanlægene til denne By, ere altsaa kun i ringe Maal blevne fyldestgjorte, saa vist det lidet baader, at der daglig er Lejlighed til at sende Varer i frisk Tilstand til Esbjerg, naar Dampskibene fattes, der skulde føre Varerne videre til deres Bestemmelsessted.

Det forenede Dampskibsselskab, som ejer de Dampskibe, der besørge den nuværende Dampskibstrafik mellem Esbjerg og England, har hidtil afslaaet enhver Anmodning om for egen Regning og Risiko at sætte de manglende Dampskibe i Gang (jfr. bl. A. Forhandlingerne ved det Møde af Delegerede for Landbruget, som var foranlediget af det forenede Dampskibsselskabs Bestyrelse her i Kjøbenhavn d. 15 Marts f. A.), og den Magtstilling, som dette Selskab indtager, gjør det jo ligefrem haabløst at vente, at andre private Dampskibsselskaber skulde forsøge derpaa.

Føjes nu hertil, at Staten som Ejer af Havnen i Esbjerg og af Jernbanelinierne, der føre dertil, i høj Grad er interesseret i, at disse Anlæg komme til at stifte den tilsigtede Nytte, at Staten for at forøge Trafiken paa den jyske Statsbane, alt i en Række af Aar har opretholdt en daglig Dampskibsfart mellem denne Statsbanes andet Endepunkt Frederikshavn og Gøteborg, og at den nys afdøde Indenrigsminister stillede sig yderst velvillig overfor Spørgsmaalet (jfr. Forhandlingerne angaaende Trafiken paa Esbjerg i Folkethingets Møde den 5 Marts 1881), vil det næppe kunne overraske det høje Ministerium, at den Anskuelse efterhaanden har vundet Raaderum, at skal Staten, Landbruget og Handelen i en overskuelig Fremtid se fyldestgjort de Forventninger i anførte Henseende, der knyttede sig til de nævnte Anlæg, maa Staten træde hjælpende til, det være sig ved enten selv at paatage sig Anskaffelsen og Driften af de fornødne Dampskibe eller ved at yde en Subvention til det forenede Dampskibsselskab eller hvilket andet Selskab, som maatte være villigt til at tage Sagen i Entreprise, og at der til Ønsket herom knytter sig det Haab, at der i paakommende Tilfælde maa blive foretaget saadanne Ændringer i Jernbanetogenes Afgangstider og de gennemgaaende Taxter, at der ikke blot blev hyppigere, men ogsaa lettere og billigere Adgang end nu til at sende Smør via Esbjerg til London.

Idet Bestyrelsen for de samvirkende Landboforeninger i Sjællands Stift hermed anbefaler denne Sag til det høje Ministeriums gunstige Overvejelse og videre Fremme, skal den endnu kun bemærke, at det sker i Henhold til énstemmig Beslutning, tagen af de Delegerede for de samvirkende sjællandske Landboforeninger ved det Møde, som blev afholdt i Kjøbenhavn d. 29. og 30. Januar d. A., men at, forsaavidt der i Øjeblikket maatte foreligge særlige Hindringer for Gjennemførelsen af den her nærmere angivne oftere stedfindende Forsendelse over Esbjerg, en hyppigere efter Markedsforholdene afpasset Dampskibsforbindelse med England, via Kjøbenhavn og Frederikshavn, ogsaa vilde kunne faa megen Betydning for vor Smørexport, ligesom endelig en billigere Fragt for Smør, der forsendes med de ordinære Iltog til Afgangsstederne for de forskjellige Dampskibe, meget vil blive paaskjønnet.

De samvirkende Landboforeninger i Sjællands Stift,
den 16. Marts 1885.

Paa Bestyrelsens Vegne
ærbødigst
G. T. Thalbitzer,
f. T. Formand.

Bilag 3.

Til

Det kgl. danske Landhusholdningsselskab.

Bestyrelsen har fra Landboforeningen for Ribe Amts nordre Del modtaget vedlagte Skrivelse af 18. Januar d. A., bilagt med et af samme Landboforening nedsat Udvalgs Betænkning af 9. December f. A., hvori tages Ordet for en betydelig Udvidelse af Dampskibsforbindelsen via Esbjerg til England med Anmodning om, at Foreningen af jyske Landboforeninger vilde gjøre sig til Talsmand for denne Sag, noget, Bestyrelsen saa meget hellere efterkommer, da der fra alle Sider gjentagende med Rette er gjort gjældende Vigtigheden af Transportteltelser, navnlig saadanne, der sikre Producenterne, at deres Varer bedst og friskest muligt bringes frem til Markederne, og da man allerede paa Delegeretmøderne i Kolding 1879, Aarhus 1883 og Horsens 1885 betonedes, at det ikke mindst hvad Smørret angaaer nu gjaldt om at kunne føre det ad den korteste Vej og med Anvendelse af den mindste Tid til vort Hovedmarked, England, naar vi skulle vente at faa den højeste Pris i Konkurrence med Irland, Frankrig eller Holland og ikke lide alt for meget i Kampen med Amerika, Butterinen o. s. v., et Spørgsmaal, der idag er mere aktuelt end nogensinde, efter at der er anlagt og vedblivende anlægges store Kapitaler i Fælles- og Andelsmejerier, og endelig da Fiskeriet om og ved Esbjerg eller i Jernbaneforbindelse med denne Havn stiller stærkere og stærkere Krav om at faa daglig Forbindelse med England, for at ogsaa denne, saa let forringede, Vare kan opnaa sin højeste Pris.

Det er ikke undgaaet os, at Esbjerg langt fra er den eneste Exportvej, og at saa at sige enhver Havn i Landet, der nogenlunde har Betingelserne derfor, besejles ugentlig af Skibe til og fra England; men Esbjerg har dog efter vort Skjøn de fleste Betingelser for at blive en Hovedroute, da den for Alle ligger paa den lige Vej til England i Jernbaneforbindelse med enhver Plet i Landet, da Havnen er fuldstændig isfri, da Søvejen herfra er den korteste, der kan faaes, særlig til London, og da først derved de store Bekostninger, der ere anvendte paa denne Havn, kunne ventes fuldt ud at ville lønne sig.

Men skal den blive en Hovedroute for Post, Passagerer og Gods, synes de samme Grunde, der anbefalede at lade alle Baner af mere end lokal Betydning komme under Statsdrift, at tilraade at lade denne Route indarbejde og pleje ved Statsskibe, saa meget mere som det er givet, at, selv om det maa siges, at der, foruden Post og Passagerer, i Kvæg, Smør, (Mælk), Svin, Flæsk, Æg, Fisk, Frugt, Havesager m. v.

efterhaanden kan blive nok at sejle med og heller ikke vil savnes Retourfragt, vil Linien i Begyndelsen kræve større Tilskud, end et privat Selskab kan ventes at ville ofre derpaa, og maaske større, end Staten kan antages at ville yde Private, ligesom Skridtet vel ogsaa helst bør gøres helt ud og Skibene udstyres (f. Ex. med Afkølingsrum), og Priserne sættes saaledes, at der ved Foretagendet kan ydes et virkeligt Bidrag til at støtte Landbruget, bl. a. og navnlig ved at det med Hensyn til Fragterne ligestilles med dets nærmere Konkurrenter, thi Landbruget kan i den trykkede Stilling, hvori det befinder sig, heller ikke paa dette Omraade savne Statens beskyttende Haand.

Forbindelsen bør saa formentlig være daglig med særligt Hensyn til Kvæg- og Smørmarkederne i London og Newcastle; og skal det ogsaa nok her hekræfte sig, at, jo bekvemmere og hyppigere Forbindelsen bliver, jo snarere vil Linien direkte og indirekte betale sig.

Idet vi bede det højtærede Landhusholdningsselskab træde i Skranken overfor Regjeringen, eventuelt Lovgivningsmagten, om denne vigtige Sag, vil det formentlig falde Selskabet let at samle alle Fællesforeningerne — Sjællænderne have alt f. A. gjort Skridt i lige Retning — til en fælles Indstilling, og ønskes denne frembaaren af en Deputation, ere nærværende Forening og den lokale Landboforening villige til at lade sig repræsentere i samme, kun bedende om, at Sagen maa blive fremmet med al den Hurtighed, Forholdene maatte tillade.

For Bestyrelsen for Foreningen af jydsk Landboforeninger.

Tjele, den 25. Januar 1886.

Lüttichau,
Formand.

Høegh-Guldberg.

Bilag 4.

Til

Bestyrelsen for Foreningen af jydsk Landboforeninger.

Ved 2de af Landboforeningen for Ribe Amts nordre Del d. 16. Novb. f. A. og 4. Jan. d. A. afholdte Generalforsamlinger har været Gjenstand for Forhandling Sagen angaaende Ønskeligheden af en hyppigere Dampskibsforbindelse imellem Eshjerg Havn og England, efter forudgaaet Drøftelse i et i den Anledning nedsat Udvalg.

Som Resultat af denne Forhandling fremgik, at man var enig om, at det nu, da det danske Landbrug er saa haardt trængt fra flere Sider, mere end nogensinde maatte ansees nødvendigt, at Landbruget støttes paa enhver Maade, ogsaa fra Statens Side, for at det med mindst muligt Tab kan komme over den nuværende Krise.

Man fandt det af afgjørende Betydning for Landbrugets Rentabilitet, at der paa alle Omraader produceredes den bedste Kvalitet, og at dette særlig gjælder vort Smør, hvis Afsætning i England Aar for Aar bliver vanskeligere, naar Kvaliteten lader det mindste tilbage at ønske, og formentes det, at alene den Omstændighed, at vort Smør bliver flere Uger gammelt, inden det kommer den engelske Forbruger i Hænde, i Fremtiden vil gøre det endnu vanskeligere for os at opnaa tilfredsstillende Priser derfor i Konkurrence med andre Lande.

Man erkjendte det derfor at være af den allerstørste Betydning for Afsætningen af vort Smør i England, at det fremkommer hurtigere og i saa frisk Tilstand som muligt paa det engelske Marked, og maatte man i saa Henseende fremhæve, at medens vore Konkurrenter paa Smørmarkederne i England, nemlig

Holland, Belgien, Nordfrankrig, Irland m. fl. ved daglig Dampskibsforbindelse med London kunne sende deres Smør over i fuldkommen frisk Tilstand, saa have vi kun Lejlighed til at sende dansk Smør fra Esbjerg 1 Gang ugentlig til London og lige saa til Newcastle, og dette skeer med Kreaturskibe, hvis Fart ikke retter sig efter Smørmarkedet.

Man kunde derfor ikke noksø fremhæve Nødvendigheden af en hyppigere Dampskibsforbindelse særlig med London, hvorved tillige kunde aabnes Udsigt til Afsætning af usaltet Smør fra Danmark, ligesom dette vilde være af stor Betydning ogsaa for Danmarks anden store Export-Artikel, nemlig Flæsk — der jo nu maa gaa den unaturlige Vej over Hamborg for at naa England — samt for Udførselen af Fisk, Æg, Havesager m. m., og formentlig man, at man da burde have en Dampskibsforbindelse fra Esbjerg mindst 2 Gange ugentlig med Londons 2de ugentlige Smørmarkeder og 1 Gang ugentlig med Newcastle.

Man skjønnede ikke rettere, end at nu, da alle Landsdele ere knyttede indbyrdes sammen ved Jernbaner og Dampfærger, maatte Tiden synes at være kommen, da der bør arbejdes hen til, at Routen over Esbjerg Havn, som den korteste Vej imellem Danmark og England, udvikles til at blive en virkelig Hovedvej for Landets Udførsel til — og forhaabentlig Indførsel fra — England.

Idet man nu tillader sig ærbødigst at fremføre denne saa betydningsfulde Sag for den højtærede Bestyrelse for Foreningen af jyske Landboforeninger, er det med en indtrængende Henstilling om, at Bestyrelsen vil tage Sagen i sin Haand, og tør vi, i Betragtning af den trykkede Tilstand, hvori vort Landbrug for Tiden befinder sig, gjøre os Haab om, at Bestyrelsen snarest muligt vil foranledige, at der ved en Henvendelse fra Foreningen af jyske Landboforeninger til Regjering og Rigsdag søges Statens Medvirkning til hurtigst mulig Fremme af denne for vort Landbrug saa overordentlig vigtige Sag.

Det af Landboforeningen i Sagen nedsatte Udvalgs Betænkning tillader man sig at vedlægge.

Bestyrelsen for Landboforeningen for Ribe Amts nordre Del.

Endrupholm d. 18. Januar 1886.

Paa Bestyrelsens Vegne.

Ærbødigst

H. J. Jespersen,
Formand.

Bilag 5.

Til

Bestyrelsen for Landboforeningen for Ribe Amts nordre Del.

..... Det er en Selvfølge, at Selvhjælp, som Regel taget, er den sikreste Løftestang ved al Virksomhed, og vi holde os fuldt ud forvissede om, at Flertallet af Danmarks Landmænd, ej blot af egen Selvopholdelsesdrift, men ogsaa i Samfundets Interesse, vil anspænde alle deres aandelige og legemlige Kræfter for, hver i sin Bedrift, at bidrage, hvad de formaa, til atter at fremhjelpe gode og lønnende Forhold i det danske Agerbrug.

Hvis man nu kunde blive staaende herved, saa kunde vi sikkert nære en begrundet Forvisning om, at Tingene nok ville faa en god Udgang; men her er der den meget vigtige Omstændighed, at ligesaa vist som det gjælder for Landmanden om at tilvejebringe mange, gode og billige Produkter, ligesaa vist gjælder det i lige høj Grad om, at Produkterne saa hurtig som muligt og i saa frisk Tilstand som muligt føres hen til de bedste Handelspladser, for der, sammen med andre Landes Produkter, at konkurrere til de højeste Priser.

Derfor maa det nok kunne siges, at hurtige, tidssvarende og gode Kommunikationsmidler bidrage en væsentlig Del til, ej blot at ophjælpe selve Agerbruget, men ogsaa til at gjøre dette rentabelt og lønnende.

De Handelspladser, hvor der ej blot opnaaes de højeste Priser for Landmandens Produkter, men hvorhen disse som Regel taget maa føres, ere som bekjendt i England, og derhen gaaer derfor ogsaa Størstedelen af Danmarks Udførselsartikler, saasom Smør, Flæsk og Æg m. v.

Udførselen skeer selvfølgelig fra alle Danmarks Havne; men hvad der er af meget væsentlig Betydning ved denne Transport er, at Varerne langt fra komme hurtig nok frem til Markedet og derved blive for gamle, førend de naa Afsætningspladserne, saa at de Egenskaber hos dem, der betinge høje Priser, ere gaaede tabt.

Dette gjælder navnlig for Smørrets Vedkommende, og hvad det næst vigtigste af Landmandens Produkter, nemlig Flæsket, angaaer, da seer man med Hensyn til dette det meget sørgelige Forhold, at Størstedelen af dette, navnlig paa Grund af den uhensigtsmæssige Dampskibsfart, nu gaaer over Hamborg til England.

Der gaaer selvfølgelig en hel Del Dampskibe i Fragtfart mellem Danmarks Havne og England, og der gaaer saaledes ogsaa 2 Gange ugentlig Dampskib fra Esbjerg Havn, respektive til Parkeston og Newcastle, men disse Skibe, tilligemed de fleste andre, ere med Hensyn til Afgangstider udelukkende afhængige af Fedekvægsmarkederne, saaledes at de komme for sent til Smørmarkedet.

Se vi hen til vore Konkurrenter, navnlig paa Smørmarkedet, nemlig: Holland, Belgien, Irland og en Del af Frankrig og Tyskland, finde vi, at disse ved daglige Dampskibsforbindelser bringe deres Smør i frisk Tilstand til England, og at de, som Regel taget, opnaa 10 à 20 Øre mere pr. Pd., end vi opnaa for vort 3 à 4 Uger gamle Smør; og dansk Smør er dog vistnok oprindelig lige saa fint og godt, om ikke bedre, end ovennævnte Landes Smør.

Der haves i Varde Bys Opland, for at tage et Exempel, c. 50 Andels-Mejerier med et Koantal af fra 300 til 800 Køer. Kunde der nu ved en hurtig Transport af Smørret fra disse Mejerier opnaaes, at deres Produkt, ved at konkurrere med ovennævnte Landes friske Smør, opnaaede 10 à 20 Øre mere pr. Pd. end nu er Tilfældet, da vilde dette for disse Mejerier andrage et aarligt Merudbytte af 300,000 Kroner.

Smørret fra denne Egns Andels-Mejerier har forøvrigt som Regel taget den Vanskjæbue, at det bliver forholdsvis meget gammelt, inden det kommer til England, da en Del af det først gaaer Touren til Kjøbmanden i Kjøbenhavn eller Odense og derefter atter Touren tilbage til Esbjerg for derfra at afskibes til England; men slige Forhold ville utvivlsomt blive hævede, naar der var større Pris at haste efter.

Skulde vi derfor kunne vente at opnaa ligesaa høje Priser for vort Smør, som vore ovennævnte Konkurrenter opnaa, da skjønte vi ikke rettere, end at det bliver nødvendigt at udvide vore Dampskibsforbindelser med det engelske Smørmarked og navnlig indrette Farten specielt saaledes, at Skibene afgaa saa betids, at det kan naaes at faa Smørret paa de Markeder, der for denne Vare ugentlig afholdes i London og Newcastle paa bestemte Dage.

En slig hyppigere Dampskibsforbindelse, der udgik fra Esbjerg Havn til England, vilde tillige efter vort Skjøn være af en meget væsentlig Betydning for Afsætning af Æg, saltet og usaltet Flæsk, Havesager samt fersk Fisk, og der haves tillige et meget sensibelt Produkt, nemlig Mælk, som der synes at være en ikke ringe Udsigt for at kunne blive Gjenstand for en lønnende Udførsel til England, og som det maaske nok vilde være Umagen værd lidt efter lidt at faa indarbejdet som en Handelsvare enten i London eller i de nordlige engelske Fabrikdistrikter.

Angaaende Mælkens Export til England er det imidlertid meddelt Udvalget, at der for Tiden skeer Undersøgelser paa vedkommende Steder, og derfor berøres denne Sag nærmest her ikkun som en Fremtidsopgave.

Foruden de ovennævnte Landbrugsprodukter samt Havesager og Fisk staaer der endvidere endnu én Ting for Øje, som vi skjønte ikke at burde undlade at henlede Opmærksomheden paa, og det er, om Routen Esbjerg—England ikke er saa hurtig og bekvem, at der kunde være Mulighed for at henlægge Postforbindelsen ad den Vej. — Som en bestemt Fordel her kan det vistnok fremhæves, at Esbjerg Havn til

enhver Aarstid er aldeles farbar. Kunde dette ordnes, var der tillige en ikke ringe Mulighed for, at en Del Persontrafik blev dragen den Vej, og ved at indarbejde Kjendskab til Routen i England kunde der maaske endvidere drages en Del Lystrejsende, navnlig af Englændere, ad den Vej.

Udsigten for at Routen Esbjerg—England vilde kunne faa en Del at bestille, navnlig i Fragtfart, synes efter det Foranførte ikke at være saa helt ringe, og da vi, som foranført, skønne, at det er af stor Vigtighed for det danske Landbrug, at dets Produkter komme paa gode Markeder i frisk Tilstand, saa kunne vi paa det Bestemteste tilraade, at der træffes Foranstaltninger til, at der sættes en hyppigere Dampskibsfart i Gang, helst daglig, mellem det engelske Hovedmarked London og Esbjerg.

Foruden den Omstændighed, at Varerne ad den Vej ville vinde i Pris, vilde Pengene for Varerne end videre komme nok saa hurtig ind og derved kunne sendes nok saa ofte. Naar Hamborg den 1. Januar 1888 gaaer ind i det tyske Toldforbund, er der næppe Udsigt til, at den Trafik med levende Svin, der nu drives med denne By, kan vedblive, og der bliver da endnu mere Flæsk at exportere ad anden Vej og antageligvis til England.

Ovennævnte af os udviklede Forhold om Nødvendigheden af en hyppigere Dampskibsforbindelse med England, netop over Esbjerg Havn, er forøvrigt allerede kommet frem fra en stor Del af Danmarks Landbostand, idet saaledes de samvirkende sjællandske Landboforeninger allerede under 22. Maj d. A. have indgivet et enstemmigt tiltraadt Andragende til Indenrigsministeriet om, at der af Hensyn til Smørexporten til England maatte sættes en daglig eller hveranden Dags Dampskibsfart i Gang mellem dette Land og Esbjerg, samt at Staten ved en Subvention med det Selskab, der overtog Farten, vilde garantere dette Fragten, ligesom Sagen ogsaa kom frem ved Delegeretmødet i Horsens i f. M. og der blev anbefalet navnlig af Hensyn til Export af Havesager, og det er ogsaa Udvalget bekjendt, at den har været fremme i en hel Del jyske og fyenske Landboforeninger og der vundet stor Tilslutning.

De Anskuelser, der have udviklet sig for os med Hensyn til selve Transportsagen, ere forøvrigt disse: at Esbjerg Havn, som forhen oftere berørt, ubetinget bør anbefales som den Udførselshavn, hvortil den eventuelle Dampskibsfart bør at henlægges, og det blandt flere Grunde tillige deraf, at den i de c. 13 Aar, den har existeret, hvert Sekund har været farbar, saavel for ud- som indgaaende Skibe, at den er den danske Havn, der fra os ligger England nærmest, samt at alle Landsdele nu, efter Dampfærgeveesenets Oprettelse, som Regel taget ville kunne afbenytte denne Havn daglig.

Endvidere skulle vi ogsaa udtale som vor Overbevisning, at den engelske Havn, hvortil Exporten ubetinget bør ledes, vil være London som den bedste Markedsplads for alle vore Produkter, og det ogsaa af Hensyn til Retourfragt for Skibene, men at vi dog tillige skønne, at et ugentligt Skib med Anløbsplads Newcastle næppe vil kunne undgaaes, og vil der herfra altid være at erholde Retourfragt.

At Skibene fik indlagt Koldluftmaskiner for derved at kunne holde Varerne helt friske, vilde efter vort Skøn endvidere være at anse som aldeles nødvendigt.

Det er en noksom bekjendt Sag, at „Det forenede Dampskibsselskab“ efterhaanden har overtaget sig at besejle de fleste inden- og udenlandske Router heri og herfra Danmark, og dette Selskab besørger ogsaa Farten, saavel med Kreaturer som med Stykgods, fra Esbjerg Havn til England. I det sidste Aar er Fedekvægsexporten imidlertid af flere Grunde aftagen meget betydelig, og saavidt vides ere 2 af Selskabets Skibe satte ud af Fart af den Grund og lagte op i Esbjerg Havn.

Det maa vel nok kunne siges, at det i og for sig er heldigt, at et privat Dampskibsselskab er saa rigt og virksomt som „Det forenede Dampskibsselskab“, men det maa vistnok ogsaa med Føje kunne siges, at der for Landet og dets Exportører næppe er den Betyggelse for Opretholdelsen af en slig vigtig Exportfart hos et privat Selskab, som der vilde være, hvis Staten selv overtog Farten, og derfor skønne vi at burde anbefale, at dette sidste skeer.

Skulde Staten imidlertid foretrække, ved en Subvention, med Garanti for Fragten, at overdrage samme til et privat Selskab, da tilraade vi, at dette Forhold ordnes paa et længere Aaremaal.

I hele Udlandet opretholdes alle Kommunikationsmidler ved det Offentliges Foranstaltning, og det turde maaske være et Spørgsmaal, om det Offentlige ikke, i Analogi med dette Princip, burde udvide sit Omraade saa meget, at det i Landets Interesse tillige drog Omsorg for, at en for Handel og Landbrug saa saare vigtig Route, Esbjerg—England, blev standet snarest muligt og opretholdt.

For private Selskaber kan der altid tænkes at opstaa Kalamiteter, og derfor gjentage vi Ønsket om, at Staten tager sig af Farten; thi skulde der indtræffe Uregelmæssigheder i Farten, kunde derved ej blot opstaa store Pengetab, men Routen taber da tillige Tilliden hos Publikum.

I de senere Aar har Staten forøvrigt ogsaa erkjendt, at der i Retning af Dampskibsfart kan paa-hvile det slig Forpligtelse, idet den ved Subvention med „Det forenede Dampskibsselskab“ har garanteret dette Fragten paa Routerne Frederikshavn—Gøteborg og Kjøbenhavn—Island.

Naar et privat Selskab skulde tage Sagen op og ved egne Kræfter indarbejde Routen, vil der alene af den Grund, at Farten strax skal betale sig, opstaa mindre heldige Forhold.

Slige Hensyn ere derimod af underordnet Betydning for Staten, hvilket bedst sees deraf, at hele det danske Jernbanenæt ikkun giver et aarligt Udbytte af Anlægskapitalen etc. af 2 pCt., og dog opretholdes og udvides dette Næt meget betydelig, da det selvfølgelig ad indirekte Vej gennem Handel og Omsætning betaler sig godt.

Det er en Selvfølge, at Staten, ved at imødekomme Landmændenes, Gartnernes og Fiskernes ovennævnte Ønske om en daglig Dampskibsfart fra Esbjerg til England, udsætter sig for, at den, ialtfald foreløbig, indtil Routen er indarbejdet, maa komme til at yde en stor Pengehjælp til Sagens Fremme, men her skyldes vi at henlede Opmærksomheden paa, at det Offentlige i andre Lande anvender forholdsvis langt større Summer, end der her kan blive Tale om, direkte paa Agerbrugets Opkomst; og seer man saa endvidere hen til, hvorledes Tyskland gennem Beskyttelsestold paa Korn, Kreaturer og Svin m. m. værner om sit Agerbrug, saa synes det os, at den Fordring, der her stilles til Staten, just ikke maa kaldes saa overdreven stor.

Efter vort Skjøn have vi nu saa omtrent medtaget de Grunde, som vi efter vor Overbevisning mene at burde fremføre i Sagen; men idet vi derefter enstemmig henstille til den meget ærede Bestyrelse, at denne snarest muligt forelægger denne vor Udvalgsbetænkning for en Generalforsamling i Ribe Amts nordre Dels Landboforening til Diskussion og Afgjørelse, tillade vi os tillige end yderligere eenstemmig at andrage paa, at for det Tilfælde, at Sagen om en **daglig** Dampskibsforbindelse fra Esbjerg Havn til London og en **ugentlig** ditto til Newcastle maatte, som vi haabe, vinde Generalforsamlingens Bifald, der da tillige gunstigst maatte ske en meget indtrængende Henstilling til de Delegerede for jyske Landboforeninger, om disse ikke under Hensyn til Sagens store Vigtighed maatte finde Anledning til **strax ekstraordinært at tage sig af Sagens Fremme.**

Priserne paa Landmandens Produkter synke nemlig vedblivende, og det maa vel derfor med Føje kunne siges, at det fremfor alt bør sig, at netop selve Landmanden ikke bør at lade endog 1 Sekund gaa ubenyttet hen til med hinanden at overveje Sagernes Stilling, og deriblandt da navnlig, om ikke den foreliggende Sag maatte være et Led i den Kjede, der skal hjælpe til atter at bringe det danske Landbrug ind paa mere lønnende Baner.

..... Hermed anbefale vi Sagen paa det mest indtrængende til hurtig Fremme af den meget ærede Bestyrelse.

Varde, Spangsberg Mølle, Hyllerslev og Mejls, den 9 December 1885.

A. Clausen,	H. Chr. Hansen,	C. Clausen,	E. Thomsen,	H. Hoffmann,
Landinspektør og Gaardejer.	Møllejejer.	Gaardejer.	Gaardejer.	Proprietær.

Bilag 6.

Statistisk Oversigt over Udførslen af Landbrugsprodukter fra Esbjerg og fra hele Kongeriget.

Udførslen fra Esbjerg.

Aar	Heste	Hornkvæg	Faar	Svin	Flæsk	Kjød og Pølser	Smør	Eg	Fersk Fisk	Salt Fisk (ikke Sild)
	Stkr.	Stkr.	Stkr.	Stkr.	Pd.	Pd.	Pd.	Snese	Pd.	Pd.
1874	»	230	358	8	115165	13251	17325	?	?	?
1875	36	9450	21818	809	194961	10156	27775	3699	?	?
1876	68	26305	21615	574	328587	406	920160	207217	?	?
1877	534	16853	17617	246	80016	784	484875	64455	74	16500
1878	138	14729	28649	65	624979	24180	418275	39783	960	21800
1879	240	12672	25331	725	713087	47142	2,804850	153104	100	»
1880	74	18045	32126	302	884672	7285	2,765250	414663	470	15036
1881	4	22264	23262	69	706032	5518	4,495275	356487	»	»
1882	14	29187	32465	165	853411	31626	2,457728	282772	»	45
1883	14	34106	36912	2940	2,089095	18947	3,230752	351865	1650	»
1884	6	27537	25467	122	4,105600	61352	3,023776	179160	139170	1455

Udførslen fra hele Kongeriget.

1874	6332	75096	40722	188235	12,878578	2,816592	29,696400	?	?	?
1875	6501	97154	71393	158206	10,185839	2,674373	27,055575	1,595064	?	?
1876	6024	107977	62129	173519	7,512473	4,006486	32,108175	1,397833	?	?
1877	9178	90854	44225	212397	9,221297	2,980866	26,491950	944369	5,515276	836997
1878	11374	98345	68406	192160	9,554511	2,233999	22,981500	1,200973	6,722460	1,287148
1879	13062	85324	56092	218116	9,184346	2,185358	23,544675	1,310166	8,431509	1,588338
1880	14539	99831	87328	251459	11,622907	2,871084	25,057575	1,992054	10,506314	701053
1881	11877	84586	72487	253294	10,194395	2,930822	24,664725	1,860074	11,406939	920224
1882	10056	106711	97210	376796	11,510183	3,558758	28,614208	2,390145	12,411694	1,358323
1883	9749	137032	118605	374495	20,531739	3,893873	34,430592	2,814278	14,632590	1,000325
1884	11101	117169	93265	334275	30,651305	2,853522	33,145280	3,643122	18,090471	730240

Bilag 7.

Det kgl. danske Landhusholdningsselskab.

Den 25. Februar 1886.

Fragttaxter

for Forsendelsen af Landbrugsprodukter fra danske til engelske Havne.

	Hornkvæg	Faar	Kjød & Flæsk	Smør	Æg	Fersk Fisk
	pr. Stk.	pr. Stk.	pr. Ton.	pr. Ton.	pr. Ton.	pr. Ton.
Til Newcastle						
fra Kjøbenhavn	*) 20 sh.	3 sh.	15 sh.	20 sh.	30 sh.	15 sh.
Nakskov						
Svendborg						
Nyborg						
fra Horsens	15 sh.	3 sh.	15 sh.	20 sh.	30 sh.	15 sh.
Grenaa						
Aalborg						
Frederikshavn						
Esbjerg						
Til London via Newcastle						
(og videre pr. Jernbane) fra ovennævnte Havne . . .	30 sh.	5 sh.	45 sh.	50 sh.	50 sh.	76 sh.
(pr. Dampskib) . . . . .	.....	.....	25 sh.	25 sh.	40 sh.	.....
Til London via Harwich	(Stude og Tyre) 26 sh. 6 d.	4 sh.	25 sh.	35 sh.	45 sh.	40 sh.
fra Esbjerg	(Køer og Kvier) 24 sh. 6 d.					
Til Harwich						
fra Esbjerg*)	15 sh.	3 sh.	15 sh.	20 sh.	30 sh.	15 sh.
Til Leith						
fra Kjøbenhavn*)	20 sh.	2 sh. 6 d.	17 sh. 6 d.	25 sh.	25 sh.	12 sh. 6 d.

For Kaal, Gulerødder og Grøntsager (emballerede) fra Kjøbenhavn til Leith 10 sh. pr. Ton. — Fra Kjøbenhavn til Glasgow (over Leith) er Fragttaxten for Flæsk og Kjød 20 sh., for Smør 30 sh. og for Æg 30 sh. alt pr. Ton. — Fragterne for Gods til Hull ere de samme som til Leith.

*) Omkostningerne til Forplejning, Dyrlæge, Mandskabspenge og Klarering ere ikke medregnede; disse beløbe sig fra førstnævnte Byer omtrent til 5 sh. 2 d., nemlig Hø 2 sh. 6 d., Halm 9 d., Dyrlæge 5 d., Mandskabspenge 1 sh. og Klarering 6 d. (senere tilføjet).

Bilag 8.

Oversigt

over Udførslen fra Danmark i Aaret 1885 af Smør, Æg, og Flæsk, forsendt med
 „Det forenede Dampskibsselskabs Skibe“, samt en alfabetisk ordnet Fortegnelse over de Steder,
 Udførslen er dirigeret til.

Ankomst Station	Smør					Æg					Flæsk				
	Foust.	Tons	cwt.	qr.	lb.	Kasser	Tons	cwt.	qr.	lb.	Kolli	Tons	cwt.	qr.	lb.
Aberdeen	465	20	19	1	23										
Amsterdam	3	"	3	2	"										
Antwerpen	10	"	11	"	"										
Ashton	997	62	10	1	1	25	4	2	"	"	139	29	9	2	1
Bacup	230	12	2	"	"	...	...	...	...	...	2	"	10	"	"
Barrisley	802	40	11	"	15	5	"	9	2	"	3	"	16	"	"
Batley	74	3	14	"	"										
Belfast	4	"	4	"	"						20	4	9	1	4
Birmingham	11446	636	6	"	19	167	16	3	2	6	8	1	6	"	"
Birkenhead	217	11	15	1	9										
Blackburn	2680	153	12	2	11	45	4	2	"	"	231	64	17	3	11
Bootle	34	1	17	3	14										
Bolton	2085	104	18	"	18	239	23	11	"	"	2	"	5	1	"
Bradford	9263	511	5	"	5	998	92	8	3	8	10	1	7	"	"
Brighouse	1917	105	1	3	"										
Bristol	239	10	12	3	18										
Bromby Cross	70	3	10	1	"										
Burton	12	"	12	"	"										
Burnley	40	2	"	2	8	222	21	7	3	"	10	2	16	"	"
Bury	318	16	13	"	5	45	4	8	2	"	10	2	15	"	"
Cardiff	50	2	12	"	"										
Chesterfield	134	7	2	"	5										
Chester	27	1	7	"	"										
Cleckbedton	130	6	8	1	5	6	"	12	"	"					
Chorley	960	49	3	1	"										
Cleifton	13	"	13	"	"										
Derby	371	19	5	"	17	7	"	14	"	"					
Derosbury	455	22	13	2	"	174	17	3	"	"					
Doncaster	308	16	11	2	"										
Dublin	28	1	8	3	6										
Dudley	178	9	8	1	20	20	2	"	"	"					
Dundee	1024	55	16	1	17										
Eastwood	5	"	5	"	"										
Lateris	34589	1891	15	1	20	1953	187	2	"	14	435	108	11	3	16

Ankomst Station.	Smør					Æg					Flæsk				
	Foust.	Tons	cwt.	qr.	lb.	Kasser	Tons	cwt.	qr.	lb.	Kolli	Tons	cwt.	qr.	lb.
Transport	34589	1891	15	1	20	1953	187	2	"	14	435	108	11	3	16
Edinburgh	2281	108	2	"	14										
Elland	13	"	13	"	"										
Glasgow	1575	79	1	2	18	41	3	19	3	"	1	"	2	"	"
Great Bridge	106	5	11	1	19	...	...	...	...	...	1	"	2	"	"
Great Hortou	10	"	11	"	"										
Halifax	2811	199	10	2	6	70	6	7	3	"					
Haselgrove	57	3	1	"	"	...	...	...	...	...	1	"	5	2	"
Hekmondwiks	1123	61	5	"	"	6	"	12	"	"					
St. Helens	100	5	2	1	"	...	...	...	...	...	9	"	13	2	"
Hillhouse	39	2	"	"	"										
Heeley	87	4	13	1	16										
Heighley	....	...	...	...	...	137	12	4	1	"					
Huddersfield	2940	150	17	"	27	662	61	13	2	"	1	"	5	"	"
Hull	1788	102	12	3	3	7	"	12	"	"					
Inverness	164	7	16	2	"										
Kilmarnock						155	15	8	"	"					
Lancaster	15	"	16	"	"										
Leeds	11082	589	17	1	27	1801	178	5	"	11	616	65	17	"	26
Leicester	90	5	2	"	11										
Leith	11355	582	9	2	17	102	9	15	1	7					
Leigt Bedford	2257	115	13	2	"										
Liverpool	21005	1297	10	1	6	108	10	3	3	"	1489	184	1	1	19
Lofthouse	....	...	...	...	...	133	13	2	"	"					
Lowersedge	634	34	12	2	"										
Littborough	5	"	5	"	"										
London	61543	3330	2	"	2	2943	286	5	2	25	10550	1048	15	3	18
Lytham	100	5	"	"	"										
Manchester	68556	3634	14	3	5	9569	935	6	"	19	3562	433	6	1	21
Middlesborough	1451	83	16	2	13	1316	123	13	2	9	2	"	4	2	23
Nottingham	1159	61	12	3	4	17	1	12	"	"					
Newcastle	77569	4021	"	3	25	17471	1642	6	1	7	696	110	13	3	9
Oldham	2137	115	1	2	18	1	"	2	"	"	11	1	16	3	"
Paisley	19	"	19	"	"										
Pendleton	5	"	5	"	"	...	...	...	...	...	5	1	6	2	"
Perth	133	6	2	3	"										
Preston	373	19	5	2	4	29	2	12	3	"					
Radcliffe	792	40	16	2	14										
Ramsbottom	91	4	11	3	20	...	...	...	...	...	5	"	13	1	"
Lateris	308054	16572	9	2	9	36521	3491	4	"	8	17384	1956	15	3	20

Ankomst Station.	Smør					Æg					Flæsk				
	Foust.	Tons	cwt.	qr.	lb.	Kasser	Tons	cwt.	qr.	lb.	Kolli	Tons	cwt.	qr.	lb.
Transport	308054	16572	9	2	9	36521	3491	4	"	8	17384	1956	15	3	20
Reading	19	"	10	2	"										
Rochdale	2234	127	11	2	17	.....	.....	.....	.....	.....	3	"	13	3	"
Rotherham	141	7	9	2	1										
Rotterdam	914	57	9	"	22										
Salford	22	1	9	"	"										
Sheffield	9778	520	12	1	11	15	1	8	3	"	1	"	5	2	"
Shipley	201	10	19	1	"										
South Bank	4	"	4	"	"										
South Shields	.....	.....	.....	.....	.....	3	"	5	1	"					
Southampton	37	2	13	1	7										
Southport	614	32	12	2	20										
Soverbybridge	47	2	7	3	8										
Stockport	548	28	18	1	"										
Sunderland	863	46	18	"	15	19	1	1	"	"					
Wakefield	2062	104	13	2	17										
Walsall	210	11	1	1	22										
Walkden	12	"	8	1	16										
Warrington	210	12	"	"	16										
Wilton	1	"	1	"	"										
Wigan	2625	136	17	"	15	.....	.....	.....	.....	.....	39	4	"	"	"
Wolverhampt.	390	20	7	3	"										
V. Hartlepool	2669	139	7	"	17	90	8	4	"	"					
York	111	5	12	"	3										
Ialt	331766	17842	13	3	20	36648	3502	3	"	8	17427	1961	15	"	20

Det udførte Smørs Nettovægt vil nærmest kunne bestemmes ved gennemsnitlig at beregne hver Foustage til 100 Pd. dansk, hvorefter Nettovægten altsaa vil udgjøre **33,176,600 Pd.**

Da hver Kasse Æg indeholder 72 Snese, er den hele Udførsel af Æg altsaa **2,638,656 Snese.**

Da der ikke kan beregnes nogen Thara af Betydning paa Flæsk, maa den anførte Vægt kunne betragtes som Netto.

Bilag 9.

Beretning til Præsidiets for det kgl. danske Landhusholdningsselskab om en Forhandling paa Selskabets Kontor d. 22. Januar 1885 angaaende Muligheden af en fordelagtig

Forsendelse af Mælk over Esbjerg til London.

I Forhandlingen deltog d'Hrr. Docent Fjord, Professor Segeleke, Konsulent Jessen, Grosserer Muus, Landinspektør Clausen fra Varde og undertegnede.

Om Mælkepriserne i London meddelte Grosserer Muus følgende Oplysninger, der paa Grund af den med Sagen fortrolige Kilde, hvorfra de stammede, maa anses som ret paalidelige:

Sød Mælk, leveret til en gros Forretning paa Londons Stationer,	12—13 ¹ / ₄ Øre pr. Pot om Sommeren,
	19—19 ⁷ / ₈ Øre pr. Pot om Vinteren.
— — — større Forbrugere og Detaillister i London	16 ¹ / ₂ Øre pr. Pot om Sommeren,
	20 Øre pr. Pot om Vinteren.

I Detailudsalgene i London koster	1 Quart Børnemælk	41 Øre.
— — —	1 — sød Mælk	34 -
— — —	1 — skummet Mælk	17 -
— — —	1 — alm. Fløde	135 -
— — —	1 — Piskefløde	180 -

Jessen opgiver den Pris, Farmerne erholde ved at levere sød Mælk paa en af Londons Stationer, til at være:

Om Sommeren	12,9 Øre pr. Pot,
om Vinteren	16,0 Øre pr. Pot.

Man antager, at der da i Reglen vil kunne ventes 13 Øre om Sommeren og 16 Øre om Vinteren, men den danske Mælk maa rimeligvis sælges lidt billigere til en Begyndelse, da dens Opvarmning vil give den en lille Bismag for Kjendere, og den i øvrigt maa sælges billigt, naar den i betydeligt Omfang brat skal skaffe sig Marked i London. Mælkepriserne i London synes desuden snarere at være i Fald end i Stigning; en Beretning, der forelagdes, meddelte endog, at man ikke sidste Sommer kunde opnaa ovennævnte Pris paa Grund af den store Masse Mælk, der nu sendes til London, og som stadig forøges, saa at der allerede nu sendes Mælk med Jærnbane fra en Afstand af 120 engelske Mil.

Tænke vi os Sagen herhjemme ordnet saaledes, at Mælken leveres af Producenterne 2 Gange daglig strax efter Malkningen, for at komme i frisk Tilstand, paa nærmeste Station, dør modtages af en Kontrollør, der paaser, at den er saa ren og frisk, at den kan forsendes til Esbjerg, — muligvis bliver en Afkøling hos Producenten en Nødvendighed, — at den i Esbjerg opvarmes, derefter afkøles og sendes med Dampskibene til Harwich og derfra med Bane til London, ville Udgifterne omtrent stille sig saaledes:

Mælkens Pris, Varen leveret paa Stationerne	4 ¹ / ₂ à 5 Øre pr. Pd.
Jærnbanefragt til Esbjerg pr. 8 à 12 Mil	0,5 - —
Dampskib til Harwich og Jærnbane til London	1,5 - —
Mælkens Behandling vil ventelig benytte af Kul til Opvarmning for omtrent	0,02 - —
— — — — Is til Afkøling —	0,3 - —
— — — — Arbejde, Kontrol o. lg. —	0,4 - —
— — — — Slid af Materiel o. s. v. —	0,2 - —

Ialt 7¹/₂ à 8 Øre pr. Pd.

eller 15 à 16 Øre pr. Pot, altsaa omtrent den højeste Pris, der betales paa Londons Stationer, og der haves da intet til den store Forrentning af det hele, kostbare Anlæg og Materiel eller til Administration, Risiko, Tab og Spild o. s. v.

Det synes heraf at fremgaa, at denne Mælketrafik ikke vil kunne betale sig.

Herfra at organisere Detailudsalg i London og derved opnaa en langt højere Pris for Mælken vil af mange Grunde være en prekær Sag, og i hvert Fald et kommercielt Foretagende, som Landmændene næppe kunne iværksætte. Naar der ses hen til, at „Kjøbenhavns Mælkforsyning“ betaler Mælken, leveret paa Stationer i Kjøbenhavns nærmeste Opland, med 5 Øre pr. Pd., og Mælk, leveret paa Stationer i Syd- og Vestsjælland, med $4\frac{1}{4}$ Øre, og at denne Forretnings Detailpris her i Byen næsten er det dobbelte, uden at Forretningen dog yder nogen stærk Forrentning, saa viser dette, hvilke store Udgifter der medgaar for at effektuere et saadant Detailudsalg.

Af disse Grunde fandt man, at der næppe med Fordel vil kunne sendes Mælk til London, og skjønt man ikke kjendte Priserne i Newcastle og Kuldistrikterne, ansaa man det dog ikke rimeligt, at det her vilde stille sig fordelagtigere, eftersom de fleste Udgifter omtrent vilde være lige saa store.

Ved en almindelig Betragtning kommer man omtrent til det samme Resultat angaaende en slig Konkurrence med den engelske Landmand. Vel er dennes Jord noget dyrere, Arbejdslønnen højere og Skatterne lidt større, men paa den anden Side har han et anderledes godt Klima for Græs og Fodervæxter, kan hyde sit Kvæg en sikrere og bedre Sommerernæring, har ikke en saa lang og kostbar Vinterernæring, har kortere Afstand, billigere Forsendelse, ingen Omladning og behøver ikke en saa stor Præservasjon af Mælken, som her vilde være nødvendig.

Det var ikke uden en vis Skuffelse, at man gennem denne Overvejelse naaede til dette Resultat. Alle ønske en hyppigere Forbindelse over Esbjerg; Kreaturerne kræve af Hensyn til Markedet kun Forbindelse én Gang ugentlig; man havde derfor haabet i Mælken at have en saa fyldig Vare, at den kunde bære et Extradampskib en anden Dag i Ugen.

Det er imidlertid muligt, at man, ved at samle Materiale til en udførlig Fremstilling af de Goder, der paa en Mængde Omraader kunde naas ved en hyppigere Forsendelse, kunde godtgjøre for Staten, at den ved en Subvention bør hjælpe en saadan hyppigere Forbindelse i Gang. Som saadanne kunne nævnes Forsendelsen af Flæsk, der nu gaar forbi Esbjerg over Hamborg til England, af Fløde, som med Fordel vil kunne sendes til London, af Havesager og af Smør.

Jeg tillader mig derfor at foreslaa, at det tages under Overvejelse at indsamle Materiale til en omhyggelig og omfattende Belysning af disse Forhold og en muligvis derpaa bygget Indstilling til Regjeringen om til næste Aar at søge en Statssubvention til en saadan Udvidelse af vor Esbjergtrafik paa England*).

Den 23. Januar 1885.

J. C. la Cour.

*) Præsidiets bifaldt dette, nogle Oplysninger indhentes, Sagen syntes ikke saa ubetinget at kunne tilraades som ved den første umiddelbare Betragtning, og da de samvirkende Landboforeninger d. 16. Marts henvendte sig med et direkte Andragende i denne Sag til Regjeringen, og den altsaa var moveret overfor denne, maatte Selskabets Bestræbelser nærmest gaa ud paa at tilvejebringe yderligere Oplysninger, hvilket dels skete ved at lade Markedsforholdene undersøge i selve England, dels ved at indhente skriftlige og mundtlige Oplysninger. Af disse skal her nævnes, da det danner et Supplement til ovenstaaende Forhandling om Mælkforsendelse til England, følgende Uddrag af et derfra modtaget Brev:

„I London sælges nu centrifugeskummet Mælk til 1 sh. pr. Barngallon til Detailhandlerne, saa at disse ligesom i Irland kunne sælge den i Detaillen til 2 d. pr. Quarter (1 Barngallon er lig 2 imperial Gallons eller 8 Quart, men da der gives $\frac{1}{2}$ Quart (o: 1 Pint) Overmaal paa hver Barn-

Bilag 10.

En af Grosserer **T. Plum** godkjendt Gjengivelse af hans Udtalelser paa Selskabets Kontor d. 28. Januar og 6. Februar 1886.

1. En hyppigere ugentlig Dampskibsforbindelse paa England vil ikke være nødvendig eller heldig for den danske Export af Smør, fordi Englænderne ikke forlange denne saltede, holdbare Vare mere end én Gang ugentlig (i Lancashire meget saltet, nogle endog over 5 M. Q. Salt pr. Å). Aldrig har nogen Kjøber forlangt eller udtalt Ønske om at faa Smør skibet oftere. Tvertimod flere Kjøbere have tidligere kun sendt Bestillinger hver anden, enkelte endog hver tredje Uge, og kun ved direkte Opfordring fra Afsenderens Side var Forholdet ordnet saaledes, at der nu kom Bestillinger ugentlig. Englænderen vil ikke have Ulejlighed med at gaa ofte til Markedet — Tid er Penge. —
2. Vort Smørs Holdbarhed er upaaklagelig efter den Anvendelse, der nu for en stor Del gøres af vort Smør, nemlig til Kulgrube- og Fabrikarbejdere. Den yngste Drittel var ofte den daarligste (skal sætte sig), og Reglen er, at den ældste ingenlunde staar tilbage for de andre. Smør indsendt fra Producenterne i Ugens Løb lader han staa her i Kjælderen, men tillukket, da Luftens Indvirkning er uheldig. Kom der hyppigere Forbindelser, vilde han være mest tilbøjelig til dog kun at benytte én Afskibningsdag ugentlig, og han saa helst, at alle Exportørerne gjorde det samme.
3. Ved hyppigere Forbindelse vil ikke opnaas $\frac{1}{4}$ Øre højere Pris pr. Å .
4. Bestillingerne ville ofte blive mindre og mere usikre ved en hyppigere Forbindelse, thi opfylde Exportørerne da ikke Kjøbernes Fordringer, vente disse med at forsyne sig til næste Dampskibs Ankomst, hvilket de i Almindelighed ikke kunne, naar der kun er 1 ugentlig Forbindelse, og Exportøren eller Sælgeren vil uundgaaelig altid føle sig noget trykket, naar han staar med et overfyldt Lager. Og det Kneb eller Pres ville Kjøberne derfor benytte sig af i større Udstrækning ved hyppigere Forbindelse.
5. Londons Marked er i Almindelighed kun godt i Februar og Marts; i den øvrige Del af Vinteren er det trykket, og i Fjor var det endog roligt nævnte 2 Maaneder. Derefter kommer Hollænderne og feje dansk Smør ud ved at sælge 10—20 s. billigere. Følge vi med nedad, gaa de endnu lavere. Londons Marked er derfor hidtil væsentlig uden Betydning i de 10 Maaneder, da Hollænderne og Normandiet i det hele have Overtaget og undersælge os. Det er et Særkjende, at den solide Arbejder vil have gode Varer selv til en fyldig Pris. Han har hos en af sine Smørhandlere i Sheffield set en Arbejder komme ind og købe til eget Brug paa en Gang 18 Å af det bedste Smør, han havde exporteret. Forbindelsen med London vedligeholdes nærmest kun for de to Maaneders Skyld og for at faa Overskuddet anbragt uden for stort Tab. Imidlertid er det muligt, at der kan skabes os et

gallon, bliver denne i Virkeligheden 8,5 Quart; da 1 Quart omtrent er lig 1,175 danske Potter, bliver altsaa omtrent 1 Barngallon = 10 Potter, 1 Gallon = 4,7 Pot. og 1 Pint = 0,6 Pot.

Fra Irland sendes Fløde til England i hermetisk lukkede Tindaaser, holdbar i flere Dage til 5 d. pr. $\frac{1}{4}$ Pint, hvoraf Tindaasen er beregnet at koste $\frac{1}{2}$ d. I Dublin koster den i Detaillen 1 sh., 7 d. og 4 d. henholdsvis for 1, $\frac{1}{2}$ og $\frac{1}{4}$ Pint. Forsendelsen til England er lettet meget, i det man fra enhver Banestation i Irland kan sende Pakker til England for 1 d. pr. Pd., naar Vægten er over 30 Pd., og endog kun $\frac{1}{2}$ d. pr. Pd., naar Vægten er over 60 Pd. — Til Detailhandlerne i London sælges Fløden fra engelske Grossister til 2 sh. 6 d. pr. Quart, men det er Fløde af langt tykkere Konsistens end selv den bedste Fløde, der forhandles i Danmark, indeholder rimeligvis 50—75 pCt. mere Fedtstof og ligner mere tynd Rismelgrød end det Begreb af Fløde, der er kjendt hos os.

bedre og stabilere Marked i London og for nøje at undersøge disse Forhold, agter han sig til London i den nærmeste Tid.

6. Der var ofte Overskud af fint Smør her paa Pladsen. Næsten hver anden Uge kan man købe billigere her hos Grossererne end hos Landmændene. Men den høje Pris, han gav Landmanden og i Almindelighed uopfordret satte op, foretrak han at give for ikke at risikere at mangle bedste Vare nogen Uge til de nævnte extrafine Køberes Forsyning. De værste Konkurrenter paa det engelske Marked vare vore egne danske Smør-Konsignatører, der for en stor Del vare Folk, der ikke vare Stillingen voxen.
7. Andre Landes Konkurrence var ikke saa afskrækkende. Især led Newcastle-Markedet ofte derunder og var overfyldt, fordi meget af det konsignerede Smør opsamledes her.
8. Midtenglands Markeder ere vort Hovedmarked; vi sende 5 Træer hertil, naar der kun gaar 1 til London. Man bør derfor søge at opretholde det danske Smørs Renommé paa det førstnævnte Marked saa godt som muligt. Havde han en Uge for meget Smør til de derværende Byers og Pladsers Bestillinger, sendte han det hellere med Tab til London, end han vilde give nogen Anledning til at sige, at T. e S. P.'s Smør bliver udbudt i Konsignation.
9. Det store Tryk paa Smørmarkedet i Øjeblikket hidrører væsentligst fra, at Forbrugsevnen i England i Øjeblikket er usædvanlig lille og Produktionen her hjemme større.
10. Han mener ikke, at Smørret bliver mere Gjenstand for Spekulation hos Exportørerne, fordi disse kun afskibe én Gang ugentlig i Stedet for flere Gange, thi der sættes kun Smørnotering én Gang ugentlig, og efter denne afregnes med Landmændene alt Smør, der ankommer fra Fredag Morgen til Torsdag Aften, og efter samme Notering som Grundnorm faktureres alt Smør, der sælges „frit ombord“. Salget af det i England konsignerede Smør er derimod mindre betinget af Smørnoteringen, men i Reglen til Skade for det selv og navnlig til stor Skade for alt Salg „frit ombord“ og derved til Skade for vor Smørhandel i det hele. Ved „frit ombord Salgene“ have vi Overmagten, ved Konsignationssalgene have Engelskmændene Overmagten. Plum sælger nu aldeles overvejende „frit ombord“, kun lidt konsigneres. For Danmark i det hele taget regner han at $\frac{3}{4}$ sælges „frit ombord“, $\frac{1}{4}$ konsigneres. Svenskerne have langt færre Ordre „frit ombord“; de maa derfor konsignere meget mere.
11. Københavns Smørnotering er Verdens vigtigste Smørnotering. Det „danske“ Smør staar øverst som finest; København er det danske Smørs Centralmarked, og Englænderne dirigere derfor fortrinsvis deres Ordre hertil, særlig af fineste Smør. Derfor kan det betale sig at drage fint svensk Smør til København (baade fra Skaane, Halland, Blekingen, Smaaland og op i Østergötland til Linköping). I og for sig kunne Svenskerne lave fuldkommen lige saa fint Smør som vi, men det udgjør ikke saa stor en pCt. af den samlede Smørproduktion som her i Danmark, særlig Sjælland og Lolland-Falster, hvor der findes de fleste Produktionssteder for allerfineste Smør, medens de kun enkeltvis findes i Jylland.
12. Hvis vi da udelukkede det svenske Smør fra vort Mark ved et Indførselsforbud, vilde vi ikke blot skade vore Exportørers Forretning, men vi vilde tvinge det fineste svenske Smør til direkte Export; Sverrig vilde faa Navn i saa Henseende i England, og Ordreerne vilde blive delte, Markedet delt, og Englænderne vilde særlig i flove Tider bruge det ene Marked til at trykke Prisen paa det andet, som da vilde kjendes paa hele vort Smørmarked. Nu for Tiden er Sverrig os ikke farlig, men vi kunne ved Uforstand bringe det dertil, og Sverrig vil, da der laves godt Smør, saa blive langt farligere end Hamborg Markedet, som vi ikke behøve at frygte, da de ikke kunne lave fineste Smør.
13. Lukkede vi for Sverrig, vilde der desuden foraarsages betydelig Skade ved, at Sverrig og Norge

da rimeligvis lukkede for os, medens de nu ere to af vore bedste Afsætningssteder for simple Varer, Bøndersmør o. l. Navnlig har Norge taget en stor Mængde simpelt Bøndersmør fra Jylland, indtil dette i de senere Aar har faaet en slem Konkurrent i Pelerins Margarin. Danmark sender ikke, som man har sagt, godt Smør til Sverrig for at udskibes derfra, og Sverrig sender ikke simpelt Smør til Danmark, men udfører det direkte; — ogsaa derved bevarer vort Marked og vort Smør sit Renommé og sin Overvægt.

14. Selv om der blev hyppig Dampskib fra Esbjerg til England, vilde Plum af de tidligere anførte Grunde ikke bruge det. Men desuden vil han ikke have nogen Filial i Esbjerg, men have alt det Smør, han skal exportere, draget til København for at prøve og sortere det. Dette er en absolut Hovedsag for enhver solid Smørforretning, der vil stræbe efter at opretholde sit Renommé i England, thi Smørhandelen er ganske særlig en Tillidssag, og den omhyggeligste Prøve inden Afskibningen er derfor saa overordentlig vigtig, især for de fineste Mærker, der fæstne vort Renommé, hvorfor han ogsaa selv eller ved en særlig betroet Mand prøver og sorterer alt Smørret.

15. Forholdene paa Englands Kyst have et Pendant hertil. Hull ligger jo paa en Maade bedre og nærmere ved alle Midtenglands Byer, der tage vort Smør, end Newcastle, men da alle Importørerne bo i Newcastle, og de ikke ville have Filialer i Hull, maa vi dirigere al vor Udførsel til Newcastle, over hvilken By derfor ogsaa alt det Smør passerer eller dirigeres, som allerede herfra er bestemt til Kjøbere i Manchester o. s. v. Hele Trafiken i Newcastle er derfor ogsaa organiseret paa en meget hurtig Expedition ved Dampskibenes Ankomst; det ved Mærker her hjemme fra sorterede Smør til Midtenglands Byer losses meget hurtigt, føres strax i Banetog til Bestemmelsesstederne, særlig Manchester, og det med en saadan Sikkerhed og Hurtighed, at Plums Smør til Manchester ikke en eneste Gang i den forløbne Vinter er kommet for sent til Tirsdags Markedet i Manchester. En saadan fast, regelmæssig, hurtig og sikker Expedition findes ikke i Hull.

16. Det amerikanske Smør sælges her til 35—50 Kr. pr. 100 Pd. Det er en voldsom Konkurrent for vort simple Smør, og et Forbud mod dets Indførsel kunde synes at ville støtte vor tarvelige Smørproduktion. Men dels vilde Smørret alligevel naa til os over engelsk eller svensk Havn som engelsk eller svensk Smør, og dels vilde vi derved borttage den Spore, det nu er for Producenterne af simpelt Smør til at forbedre dette.

Bilag 11.

Meddelelser fra Havebrugskandidat C. V. Larsen af 4. og 18. Februar 1886.

For at kunne udføre til England, bør vi dersteds kunne levere vore Varer mindst lige saa billige som de engelske Gartnere og de Udlændinge, vi komme til at konkurrere med.

Den Tid, der hængaar, inden Varerne fra Danmark kunne komme til England — i Reglen 3 à 4 Dage — er for de fleste Havesagers Vedkommende for lang til, at de ved deres Ankomst kunne være Prima-Varer. Vi bør derfor lægge Hovedvægten paa at producere god Gjennemsnitsvare, baade hvad Kvalitet og Størrelse angaar.

Varerne bør være ensartede, ikke alene hver enkelt Sending, men helst alt det, der sendes. De maa være i fuldkommen Overensstemmelse med Prøverne. Pakningen bør ligeledes være ensartet, maaske bedst en for Danmark ejendommelig. Af Træfrugt bør vi foreløbig holde os til de i England kjendte Sorter;

hvor vidt vi kunne faa Indpas med de her i Landet almindelige Sorter, f. Ex. Graasteneræblet og Graapæren, er for Tiden tvivlsomt, men baade Graasteneren og til Dels Graapæren ere for lunefulde med at bære, og Graapæren er noget vanskelig at holde. Derhos modnes Graasteneren i den Tid, Konkurrencen er stærkest baade fra Amerika og fra Holland og Tyskland, og Graapæren vil komme til at konkurrere med William's Bonchretien, der er en langt anseligere Handelsfrugt, om end mindre velsmagende.

Pakningen bør være renlig, fast og saa pyntelig, som Varens Pris tillader, Emballagen solid nok. Den billigste Pakning er Kurve, forudsat at Vidjerne kunne produceres hjemme. Ved Bindingen af Kurve vil der blive Anvendelse for en Del af den Arbejdskraft, der er overflødig om Vinteren. Varerne ville lide mest ved Omladning, og den vil være nødvendig ikke faa Gange for alle herfra sendte Varer.

I Edinburgh vil efter derboende handlendes Udsagn være Afsætning af Havesager fra Danmark. Specielt blev mig nævnt følgende: Gulerødder, Roer, Grønærter, Kartoffler, Løg, Blomkaal, Agurker, Æbler, Pærer, Blommer, Kirsebær, Stikkelsbær, Ribs og Solbær. — Som i Edinburgh stillede handlende i Newcastle sig velvilligt over for en eventuel Udførsel af Havesager fra Danmark, dog næppe i saa høj Grad som dér, og navnlig satte de ikke synderlig høj Pris paa Indførsel af Køkkenurter. — I London var derimod Konkurrencen saa stærk, at de handlende som Regel ikke ønskede nogen forøget Indførsel. Til London er baade Vejen længere og Transporten dyrere end til de to ovennævnte Byer.

Fragten fra Hamborg til London er 7 sh. pr. Ton for Køkkenurter. Der er 5 Gange ugentlig Forbindelse, og Rejsen varer 36—48 Timer (opgivet paa General Steam Navigation Co.'s Kontor 74 Great Tower Str. E. C.). — Fragten fra Hamborg til Leith og fra Rotterdam til Leith er 30 sh. pr. Ton for blød Frugt, Kirsebær, Blommer o. s. v., for andre Havesager 20 sh. Forbindelse finder Sted to Gange ugentlig fra begge Havne til Leith Saisonen igjennem. Skibene komme fra Hamborg Mandag og Onsdag, fra Rotterdam Mandag og Torsdag. Rejsen fra Rotterdam varer 2 Døgn og fra Hamborg 3 Døgn.

Jeg vil ikke kunne give noget bestemt Svar paa det Spørgsmaal: „Lønner det sig for os at dyrke Havesager til Udførsel til England“, i det jeg ikke er saa meget inde i vore Landbrugsforhold, at jeg har et fuldstændigt klart Overblik over, hvad Overgangen fra Landbrug til Havebrug vil koste. Jeg ved saaledes ikke, hvor meget Dyrkningen af Korn eller Kvægavl indbringer Landmanden, har ikke nogen bestemt Ide om, hvad den forøgede Arbejdskraft vil koste, eller, for blot at tage et Exempel, jeg staar endnu fuldstændig hjælpeløs over for Spørgsmaalet om, hvor den stærkt forøgede Gødningsmasse skal komme fra, saa meget desto mere, som man ved meget lidt om, hvor vidt kunstig Gødning kan erstatte naturlig Gødning i Havebruget.

Bilag 12.

Af en skriftlig Meddelelse af 2den Marts fra Grosserer **G. Busck**.

Det vil ikke være muligt at besvare de givne Spørgsmaal Punkt for Punkt af den Grund, at de alle forudsætte Esbjerg som det Sted, hvorfra den hyppigere Forbindelse bør udgaa. Dette er imidlertid vistnok en Fejl, og det af flere Grunde, thi kun for to Varers Vedkommende — Fisk og Kreaturer — kan Esbjerg siges at være et godt valgt Udskibningssted. Smør og Flæsk, Æg og Havesager ville ubetinget lettere og i alle Maader heldigere kunne afskibes fra Kjøbenhavn, ligesom denne Plads af mange Grunde nødvendigvis maa vælges som den, hvorfra et første Forsøg med en hyppigere Forbindelse til England bør gøres. Tage vi saaledes den Vare, der vel ubetinget spiller den største Rolle, naar Talen er om at faa en hyppigere Forbindelse med England, nemlig Smør, da

ligger Kjøbenhavn selvfølgelig bedst for hele Sjælland saa vel som for Lolland, Falster og Bornholm, medens Fyn i alt Fald ligesaa let og billigt kan dirigere Varerne til Kjøbenhavn som til Esbjerg, og til Exempel det nordlige Jylland vistnok hellere aflader over Kjøbenhavn end over Esbjerg; tilbage staar Syd- og maaske Midtjylland, men herimod vejer den Faktor, som er mere end hele Jyllands Smørkvantum for det engelske Marked, nemlig hele Sydsverrig; altsaa for Smørrets Vedkommende kan og bør der ikke være nogen Tvivl om, at Kjøbenhavn, **ikke** Esbjerg, er Stedet. Hvad angaar Flæsk, da ere Forholdene vel saaledes, at ingen Aflader paa denne Side af Lille Bælt vilde tænke paa nogen Sinde at sende sine Varer via Esbjerg for at faa dem et Par Dage tidligere til England, og hvad de to smaa Artikler angaar, Æg og Havesager, da taale disse næppe hverken Omkostningerne eller andre uheldige Forhold — til Ex. Varmen om Sommeren og Kulden om Vinteren — ved en lang Forsendelse pr. Jærnbane eller Jærnbane og Færger. Endnu maa fremhæves med Tanken alene paa Touren til England, at der i Kjøbenhavn altid, absolut og ubetinget, lettere samles fornøden Ladning til et Skib end i Esbjerg ogsaa af den Grund, at Kjøbenhavns direkte Dampskibsforbindelser med næsten alle danske Byer faktisk gjør det lettere fra alle Pladser — undtagen netop Syd- og Midtjylland — at lade Varerne gaa derhen i Stedet for til Esbjerg. Endelig skal ogsaa tages i Betragtning den Kanal, som vel ikke er gravet, men vil komme i en nær Fremtid; Ejderkanalen vil gjøre det billigere, lettere og hurtigere at bringe Varer pr. Skib gennem den fra Kjøbenhavn til England end at sende dem pr. Bane og Færger til Esbjerg for derfra at afskibe dem til England. Tilbage staar at se Forholdene paa Tourene fra England, men hvorledes de Forhold stille sig, kan enhver let sige sig selv, thi Fragterne til Kjøbenhavn, skjønt efter nuværende Forhold daarlige, ville dog altid kunne dække noget, medens Retourfragt til Esbjerg vel er temmelig umulig. For saa vidt altsaa en hyppigere Forbindelse skal iværksættes, saa kan dette kun ske med nogen almindelig Tilslutning, naar Kjøbenhavn gjøres til Udgangspunkt; ingen anden Plads bør foreslaas, thi ingen anden Plads byder de Muligheder, som maa være tilstede, hvis der overhovedet kan blive Tale om at faa det, vel i Begyndelsen, ikke ubetydelige Tilskud, som Iværksættelsen kræver; kunde der saaledes faas en Baad fra Kjøbenhavn hver Mandag Aften, foruden de sædvanlige hver Torsdag Aften, da vilde dette utvivlsomt hjælpe til at bringe Omsætninger tilveje, hvilke nu ikke komme i Stand, men naar nogle Landmænd eller Talsmænd for saadanne have indbildet sig, at til Ex. en hveranden Dags Forbindelse over det umulige Esbjerg vilde blive Landet til Gavn, da er dette ganske bestemt en fuldstændig Vildfarelse; kom en saadan Forbindelse virkelig i Stand, vilde den inden 6 Maaneder vise sig at være en saadan Fiasko, at der maatte ophøres dermed, selv om de uhyre Tilskud kunne tænkes at vedblive. En Forbindelse 2 Gange ugentlig fra Kjøbenhavn er alt, hvad man paa nogen Maade for nærværende Tid bør kræve Tilskud til, og selv et saadant Forsøg vil utvivlsomt koste forholdsvis meget de første Aar. For Smørrets Vedkommende vilde et langt bedre og sikrere Resultat opnaas, dersom Producenterne lagde hele deres Energi og Opmærksomhed paa Fremstillingen af gode, holdbare Kvaliteter i Stedet for at fortabe sig i bedaarende Beregninger om de Priser, som de rige Englændere betale for det Smør, der sættes paa deres Bord, og som vel for en Del er dansk Produkt. Atter og atter bør det lyde til de danske Landmænd fra de Folk, som virkelig mene dem det vel: «Lav gode Produkter, og der er ti for en Kjøber til fulde Priser», men tro dog ikke, at Konkurrencen tillader Kjøbmænd at betale under Varens Værdi, thi Konkurrencen hverken har været eller er mindre aktiv, naar Talen er om Smør, Kjød, Flæsk eller andre Landmandsprodukter, end naar Talen er om Jorden, og Landmanden véd vel selv bedst, hvor langt den uundværlige Konkurrence har drevet ham ved Kjøb eller Forpagtning af Ejendomme. Naar der endelig dernæst bliver Tale om Valget af Pladsen i England, hvortil den hyppigere Forbindelse skulde gaa, saa bør der vistnok

hverken vælges en nordlig — Skotland — eller en sydlig — London —, men ganske simpelt den Plads — Newcastle —, der fører direkte til de store Konsumtionsscentre i den midterste og nordligste Del af England. London bør af flere forskellige Grunde ikke vælges, thi baade Holland, Belgien og Frankrig have til det Marked et saadant Forspring for os i Retning af let og hurtig Forbindelse, at Danmark hellere bør søge at hævde sig paa de Pladser, hvortil vi kunne bringe vore Varer næsten lige saa let som de ovennævnte Lande; i alt Fald er det et Faktum, at disse Landes friske, daglige Tilførsler konkurrere ganske anderledes heldigt med Danmark i London end i Nordengland eller Skotland.

Bilag 13.

Af en skriftlig Meddelelse af 2den Marts fra Grosserer **J. Andrew.**

I Besvarelse af Deres meget ærede Indbydelse til at deltage i en Diskussion om det hensigtsmæssige i at sætte en Extradamper i Gang til England for at udføre Smør, Kvæg o. s. v., maa det maaske være mig tilladt at gjøre nogle Bemærkninger om dette Æmne.

Efter længe at have over tænkt Sagen nøje og omhyggelig er jeg kommen til det Resultat, at det hverken vil forbedre Efterspørgslen eller forhøje Prisen paa dansk Smør, om det blev skibet 2 Gange om Ugen i Stedet for 1 Gang. — Virkelig første Klasses Smør taber ikke sin Finhed ved at henstaa nogle Dage, hvad derimod fejlfuldt Smør gjør. — Jeg tror ikke, at en 2 Gange ugentlig Ankomst af Smør vil være velkommen eller nødvendig hverken i Newcastle eller Manchester, og det vil være vanskeligt at faa Kjøberne fra de omkringliggende Byer til at komme til disse 2 Hovedmarkeder mere end én Gang om Ugen for at købe Smør. — Største Delen af dansk Smør sælges i Nordengland og bliver fortæret, ikke af de højere Klasser eller Middelklassen af Befolkningen, men af den bedre og velhavende Arbejderklasse.

Dersom frisk Smør kunde blive tilvirket næsten uden Tilsætning af Salt og afskibet fra Esbjerg til London 2 Gange om Ugen, og dernæst øjeblikkelig bragt i det Marked, hvor de højere Klasser søge, kunde det maaske være til nogen, om end kun ringe, Fordel for Danmark. Jeg erindrer ikke, at nogen Kunde i England har anmodet om at faa Smørret leveret 2 Gange om Ugen, og sjælden har nogen beklaget sig over Kvaliteten, naar Smørret virkelig havde været fineste, da det blev skibet.

Maa det end videre være mig tilladt at sige et Par Ord om en Gjenstand, som, forekommer det mig, er af langt større Vigtighed end en 2 Gange ugentlig Afskibning, og det er med Hensyn til Smørrets Kvalitet. — Jeg er fast overtydet om, at der bliver tilvirket alt for lidt fineste Smør i Danmark, og alt for meget secunda og lavere Kvaliteter. — Det er virkelig sørgeligt at se det Antal af fejlfulde Mærker, man træffer hver Uge, og særlig i Foraars- og Efteraarstiden, hvert Aar, er man berettiget til at sige, at det næsten er en Undtagelse og ikke en Regel at træffe et virkeligt fejlfrit Mærke, i det nogle ere oljede eller bitre, andre sure og for tørre, som Ost, og igjen andre ere fedtede. Jeg finder en stor Mængde Smør skjoldet og uens i Farven, ligesom der ogsaa er Mangel paa — Ensartethed i Træernes Størrelse. En af mine Kunder, som har adskillige Detailudsalg, skrev til mig for nylig og spurgte, om jeg ikke troede, at dansk Smør havde mistet noget af sin Finhed i det sidste Aarstid eller to; og denne Mand har bestandig faaet Smør fra nogle af de største Godser i Danmark. Som Afskiber maatte jeg naturligvis modsige ham, men kunde have svaret, at efter min Mening har Kvaliteten af dansk Smør ingenlunde forbedret sig i de sidste 5 Aar, i hvilken Tid jeg

har været bosiddende i Kjøbenhavn. Skulde dette vedblive, saa vil det, er jeg bange for, ikke vare mange Aar, førend andre Lande ville producere Smør af lignende Kvalitet som vort fineste, og større Mængder. Irland, hvis Jordbund er saa overordentlig rig, kan producere det allerfineste Smør, hvilket ikke hidtil er lykkedes det, alene af Mangel paa et tilstrækkeligt indgaaende Kjendskab til Mejerivæsnet; men en Forandring til det bedre finder for Tiden Sted i Irland, og om nogle faa Aar vil irsk Smør sandsynligvis blive foretrukket for de fleste Landes.

De engelske Kunder forlange bestandig en bedre Kvalitet og sige, at de daarlige og lavere Kvaliteter ere tilstede i Overflod, og fremfor hvilke Butterine foretrækkes. De Lande, som exportere den bedste og mest ensartede, regelmæssige Kvalitet af Smør, ville faa Englands Handel og erholde den højeste Pris. For at bringe dette frem nødvendiggjøres en bedre Fodring af Køerne i Almindelighed, renere Kostalde og praktiske og intelligente Mejerifolk. Uden disse Forbedringer finde Sted, vil det ikke gjøre noget til Sagen, selv om Smørret blev skibet 3 Gange om Ugen; Fremtiden vil hverken bringe en bedre Efterspørgsel eller højere Priser til Danmark.

Skulde ovenstaaende Bemærkninger findes værdige, enten samlede eller stykkevis, til at blive læste paa Deres Møde i Morgen, haaber jeg, de ville blive optagne i den samme Aand, som de ere skrevne, da jeg er mig bevidst at have stræbt haardt for at forøge Efterspørgslen for dansk Smør.

Til Slutning skal jeg blot meddele, at jeg har den Ære at repræsentere de to store Central-Etablissementer for Husholdningsforeningerne i Storbritannien, det ene i England og det andet i Skotland, og til hvilke Selskaber jeg i Aaret 1885 har afskibet Smør til et Beløb af over 8 Millioner Kr.

Den 12te Marts meddeler Grosserer **J. Andrew** end videre:

Under mit forestaaende Besøg i England og Skotland skal jeg ikke undlade at gjøre omfattende Forespørgsler angaaende Kvaliteten af det danske Smør, hvoraf vore talrige Kunder aftage betydeligt, og nøje indprente mig alle Bemærkninger, der maatte blive gjorte derom. Jeg vil atter tillade mig at anføre, at efter min Mening, er der intet der vil gavne Landet mere end Tilvirkningen af første Klasses Smør, og jeg kan forsikre Dem om, at saafremt der ikke hurtigt fra Producenternes Side gjøres noget for at naa dette Maal, vil det ikke vare mange Aar, førend andre Lande ville lave bedre Smør til en billigere Pris end Danmark. Ingen forstaar bedre end de danske at tilvirke fineste Smør, men der udvises alt for megen Ligegyldighed heri, ikke alene blandt de mindre Producenter, men ogsaa blandt de større Godsejere, hvilket ikke burde være Tilfældet.

Jeg har i denne Uge faaet Underretning om, at der nu i Irland tilvirkes en betydelig Mængde Vintersmør, der i Markedet opnaar samme Pris som det danske Smør.

Bilag 14.

En skriftlig Meddelelse af 19de Marts fra Proprietær **O. Lawaetz**.

Da undertegnede ikke har kunnet deltage personligt i Møderne i Kjøbenhavn den 3dje og 16de ds. angaaende en udvidet Dampskibsforbindelse over Esbjerg til England og ej heller kan deltage i Mødet i Fredericia angaaende samme Sag, som han har interesseret sig for i en Række af Aar, saa fremkommer nærværende Indlæg for dog at være med til at yde et Bidrag, inden det kgl. Landhusholdningsselskab afgiver sin Betænkning til Indenrigsministeriet.

Hvor stor en Betydning den ugentlige snævrere Forbindelse med England alt har haft, turde sikkert være almindelig bekjendt, men det, Spørgsmaalet nu drejer sig om, er, om ikke den saa stærkt forøgede Konkurrence paa Landbrugsprodukternes Omraade fra Amerika, Holland, Frankrig og andre Lande har nødvendiggjort en yderligere Forøgelse af Exportmidlerne, da det ikke kan siges, at vore Kommunikationsmidler have taget til i noget rimeligt Forhold til de Anstrængelser, som Udlandet gjør for at komme først i den almindelige Vædestrid. Medens saaledes Amerika og Australien føre fersk Kjød til England, medens Frankrig og Nederlandene sende daglig friskt Smør til det engelske Marked, saa staa vi endnu paa det samme Standpunkt som for 10 Aar siden og have kun 1 Gang ugentlig Forbindelse for Smør, som endda ikke slutter sig til Londonner Markedet, hvor vort Smør daarligt nok er kjendt længere, da det ikke har kunnet hævde sin Plads som det fineste, i det den mere velstaaende Klasse har vænnet sig til at spise frisk Smør.

Naar imidlertid en Del Smørgrosserer atter og atter fremhæve det tilfredsstillende i den nuværende Tingenes Gang, saa er dette jo lige saa let forklarligt som undskyldeligt, da deres Interesser let ville komme i Strid med Realisationen af nærværende Forslag, og i øvrigt kan man her fremhæve nogle særdeles vægtige Stemmer fra Handelsverdenen, som gaa i modsat Retning og netop fremhæve Engländernes Forkjærlighed for friskt Smør og det heldige ved en hyppigere Forbindelse. Vi tillade os her at citere Grosserer Plum: «Englænderne have det paa den Maade, at naar først Smørret har staaet nogle Dage, mene de strax, at det har tabt sig — — — vort Smør trængte ogsaa til at faa Indpas paa Londonnermarkedet, da der ikke blev forbrugt nok deraf i Nordengland — — — Medens man andre Steder ganske vist kun forlangte Smør én Gang om Ugen, sagde Londonnerne: Jo friskere des bedre.» (Mødet ang. Dampskibsfarten den 15de Marts 1884 S. 19 f.), samt Grosserer Esmann (Odense): «Det vilde være af stor Betydning for Smørexporten over Esbjerg til Harwich, om der kunde gaa Dampskib om Fredagen fra Esbjerg dertil. Saa vilde Smørret kunne komme frem saa friskt som muligt, og det var jo dog af stor Betydning. Broge vilde vistnok ogsaa selv indrømme, at jo friskere Smørret kom frem, des bedre blev det bedømt paa det engelske Marked.» (Samme Beretning S. 18). Fra anden Side ville vi her kun minde om Professor Segelckes nok som bekjendte sagkyndige Ytringer om dette Spørgsmaal og indtrængende Opfordringer til forbedrede Exportmidler, og desuden vil enhver, der har været Dommer ved danske Smørudstillinger, kunne bevidne, hvor paafaldende hurtigt Smør, der har vundet den højeste Anerkjendelse, har tabt sig fuldstændigt. Da det nu altsaa faktisk er saaledes, at endogsaa det bedste danske Smør taber ved at henstaa, saa er der al Grund til for Danmark at hævde sin Plads blandt de fremadskridende Nationer og ikke lade sig sejle agter ud, men tage Kampen op paa dette Punkt, der sikkert med Tiden vil give igjen med Renter, hvad det maatte koste at bryde Banen. I Aaret 1884 udførtes c. 33 Mill. t Smør, og da Smørproduktionen i den sidste Tid er taget ualmindelig til paa Grund af de mange nyoprettede Fælles- og Andelsmejerier og som Følge deraf Exporten, vil denne sikkert meget snart naa 50 Mill. t , som repræsenterer en Kapital af lige saa mange Mill. Kroner, altsaa Danmarks største Udførselsartikkel. Efter de engelske Beretninger betales det nykjærkede Smør 10 Øre højere end det bedste danske. Tænke vi os nu, at blot $\frac{1}{5}$ af det danske Smør i mildt saltet Tilstand vil opnaa den højere Pris, andrager det strax 1 Mill. Kroner, medens de $\frac{4}{5}$, selv fremstillet som nu, ved at fremkomme frisk paa det engelske Marked, absolut vil vinde flere Procent. Der vil altsaa ved en hyppigere Forbindelse paa England være sikker Udsigt til, at det danske Smør vil opnaa en højere Pris og et bedre Renommé, ligesom det ogsaa vil være opmuntrende for de bedre Producenter at kunne opnaa den højeste Pris, hvilket vil anspore flere og flere til at komme med blandt dem,

der producere det fineste Smør, medens de nuværende Forhold egentlig skære alle nogenlunde gode Producenter over én Kam og saaledes virke sløvende.

Saaledes vil sikkert den forøgede Transport være til uberegnelig Gavn for den danske Smørproduktion, men det er selvfølgelig nødvendigt, at der først gjøres nogle forberedende Skridt i Form af Undersøgelser paa Handelspladserne i England om de Fordringer, her stilles, hvilken Undersøgelse selvfølgelig ogsaa maa omfatte de andre i Forespørgslen omtalte Produkter.

Hvad Fedesvin angaar, da gaar Hovedudførslen næsten udelukkende til Hamborg, og selv en Del af Flæsket gaar den Vej for at naa til London. De Svin, som nu gaa til det tyske Marked, ere for stærkt fedede til at passe for den engelske Export, medens derimod Tyskerne have store Slagterier i Hamborg for Smaasvin (Sengsvin) passende for det engelske Marked, hvilke i Almindelighed betales med samme Pris som de store, stærkt fedede, danske Svin, der have baaren en Fragtudgift af 6 Kroner pr. Stykket, ca. 1 Mill. Kroner Fragt fra Danmark til Hamborg aarlig! Disse store Fragtudgifter maatte for en stor Del kunne spares, naar Danmark havde lige saa god Forbindelse paa England som Hamborg og gode Svineslagterier, kjendte med de Fordringer, som det engelske Marked stiller.

Forudsat altsaa, at Danmark kunde exportere lige saa godt som Hamborg, kunde det faa 3 Øre mere for Smaasvin pr. Å , og desuden er det jo forholdsvis billigere at fæde et Svin til 180 Å end til 270 Å .

Hvad de danske Fiskerier have vundet ved en bedre Forbindelse med Tyskland, viser det Faktum, at der nu udføres c. 18 Mill. Å dertil, medens der slet intet udføres i 1875, saa det er jo meget sandsynligt, at en hurtig, to Gange ugentlig Forbindelse med England kunde forøge Udførslen her fra Landet betydelig, i det Markedet derovre jo endnu ikke har været tilgængeligt for os med vore nuværende Udførselsmidler.

Ligeledes vilde rimeligvis Havesager og Æg kanske vinde sig Terræn i London, naar Transporten blev hyppigere og hurtigere.

Kreaturudførslen vilde derimod næppe vinde synderligt, da de for Haanden værende Transportmidler maa anses for tilstrækkelige dertil.

For nu at den forøgede Forbindelse skal kunne være til fuld Nytte, maa der være afkølede Rum i Transportskibene og Togene og ligeledes hensigtsmæssige Pakhuse paa Ind- og Udladningsstederne. Desuden vil det være nødvendigt at lade afgaa hurtigere Godstog med billig Fragt til Forbindelse med Skibene, af hvilke der helst maa gaa 2 til London og 2 til Newcastle.

Medens der her kun er Tale om Esbjerg, synes det dog at være rigtigt, at Kjøbenhavn, Landets største Handels- og Forbrugsplads faar lige saa god Forbindelse med England som Esbjerg.

Bilag 15.

Af et Brev fra Capitain, Fiskeexportør P. Brinch, Esbjerg.

Paa Foranledning skal jeg oplyse, at i Følge mit Bekjendskab bringes der kun ispakket Fisk paa Londons Marked, d. v. s. Saltvandsfisk, og kan med temmelig Sikkerhed sige, at Fisken, naar den kommer paa Markedet, er mellem 4 og 10 Dage gammel. Fisken, som fanges her under Kysten paa Kroge, har et langt smukkere Udseende og en større Holdbarhed end den Fisk, som engelske Fiskere tage i Net her ved Kysten, i det denne Fisk bliver sammentrykket og gneden imod hinanden, saaledes at Skjællene falde af, og Fisken

dør, førend den tages ombord, hvorimod den paa Kroge fangede strax slagtes, og nogle Timer efter Fangsten er i Havn og pakket i Is og Kasser paa samme Maade, som den engelske Fisk bringes paa Markedet, og kan i de fleste Tilfælde være paa Londons Marked ca. 50 Timer efter Fangsten ved daglig Dampskibsforbindelse (men 10 à 15 Timer ældre har intet at betyde for ispakket Fisk), altsaa lige saa hurtigt som den af engelske Fiskere her under Kysten fangede. Jeg har hørt udtale af engelske Fiskere og Fiskehandlere, som have været her tilstede ved Pakningen, at den Fisk vilde opnaa en høj Pris, naar den kom til Marked de rette Dage, men ikke paa en Lørdag, som er den daarligste Dag i hele Ugen. Men efter den Forbindelse, vi hidtil have haft, med en Gang ugentlig Afgang, har det ikke hunnet blive anderledes. Vi have ogsaa forsøgt at sende Fisk over Hamborg til Londen for at opnaa en bedre Markedsdag, men denne forøgede Udgift med Expedition, Kommission etc. kan Fisken ikke bære, og dertil kommer, at Fisken bliver daarlig af en længere Transport. Forsøget er gjort et Par Gange, men med uheldigt Udfald.

I 1884 og 1885 sendtes til London cirka 80,000 Pd. Kuller og Kabliau. Prisen, der betaltes Fiskerne, var højest forskjellig, fra 4 til 9 Øre pr. Pd. og med en Avance til Fiskehandleren af 1 à 2 Øre pr. Pd. Netto; men nævnte Kvantum Fisk er kun fra ca. 8 Esbjerg-Fartøjer, og først efter at den bedste Fisk er pillet fra og sendt til Tyskland, sendes Resten til England. Selv om Fangsten havde været det 4 dobbelte eller mere, vil man altid i London kunne faa Anvendelse derfor til lønnende Priser, naar man kan sende mindst hver anden Dag. Som det har været tidligere, har man kun taget imod Fangsten Tirsdag og Onsdag til Forsendelse; af de øvrige Dages Fangst var man henvist til at salte og tørre, hvad man ikke kunde sælge til Tyskland, og for Fisk, som saltes og tørres, vil Prisen (i frisk Tilstand beregnet) kun blive højest 3 Øre pr. Pd.

Da vi her til Graadyb have ca. 30 Fiskefartøjer og jævnlig Tilgang af nybyggede Fiskebaade og unge Mennesker, der oplæres til Fiskeriet, tror jeg at kunne sige, at man herfra med 3 Gange ugentlig Dampskibsforbindelse til London ikke behøver at salte nogen Fisk, men kan faa Anvendelse derfor i frisk Tilstand og til en Pris af omtrent 50 pCt. mere, end hvis den saltes. Det samme gjælder fra de Steder paa Kysten, hvor der findes Is og Fisken kan pakkes strax efter Fangsten, thi naar den er omhyggelig rensat og pakket, taaler den godt en Dags Forsendelse til Afskibningsstedet.

Fragten herfra til London har været høj i Forhold til andet Gods, i det Fisken, som har Plads paa øverste Dæk med en Presenning over, og hvor intet andet kan anbringes, har betalt Fragt efter første Klasses Varer med 25 sh. pr. Tons, som hosliggende Afregning udviser*).

Frederikshavn har ogsaa benyttet Routen Esbjerg-London i et Par Aars Tid for Fiskeforsendelsen baade i Vognladninger saa vel som i mindre Partier, og derfra, hvor Fiskeriet drives efter en større Maalestok og hele Aaret rundt efter de forskjellige Fiskesorter, vil der kunne regnes paa meget stor Afsætning til England af Sild fra Sverig, Rødspætter, Hummer m. m., naar der oftere kom Forbindelse med Verdensmarkedet. Vognladningsfragt for Fisk fra Frederikshavn til Esbjerg er Kr. 74,00.

Fra paalidelig Kilde véd jeg, at i den Tid, der fanges Kuller i rigelig Mængde her paa Kysten, hvorfra en stor Del Fiskere og Fiskehandlere sende Fisk i Kommission til Tyskland, sende derværende Fiskehandlere Fisken til London; men endskjønt nogenlunde Priser ere opnaaede, have Afsenderne saa godt som ingen Ting faat hjem, som jo er let nok at forklare ved de mange paaløbne Udgifter.

Hvad Holdbarheden angaar, tror jeg ikke, der er noget at være bange for; naar Fisken, som omtalt, er omhyggelig behandlet, kan den taale meget; jeg har sendt Fisk til London, som har været 12

*) Regningen viser, at 41 Kasser Kuller og 1 Kasse Kabliau til en samlet Vægt af 2940 Pd. have kostet i Fragt og Mæglerkourtage 26 Kr. pr. Tons, i Drager- og Transportpenge 14 Kr. og i Kommissionssalær 13 Kr., altsaa tilsammen omtrent $2\frac{2}{3}$ Øre pr. Pd. Kullerne udbragtes til $11\frac{2}{3}$ Øre Brutto og Kabliauen til $10\frac{1}{3}$ Øre pr. Pd. eller henholdsvis til 9 og $7\frac{2}{3}$ Øre Netto pr. Pd.

Dage gammel, førend den ankom til Markedet, uden at blive kasseret, hvorimod Fisk, naar den er daarlig rengjort, kan, om den endog kun er 5 à 6 Dage gammel, blive kasseret af Sundhedspolitiet, som for Resten er strængt i London, hvilket ogsaa stadfæstes derved, at Fiskemarkedet i London skal tømmes hver Dag, hvad saa end Prisen er, ellers kunde man ofte vente til 1 eller 2 Dage efter, men det tillades ikke.

Det skal kun til Slutning bemærkes, at den her til Graadyb indbragte Fisk andrager aarlig over 1 Million Pund, fanget af vore egne Fiskere, foruden et meget stort Kvantum, som Blankeneserne indbringe og afsende.

Bilag 16.

En af Grosserer **K. A. Friis** godkendt Gjengivelse af hans Udtalelser paa Selskabets Kontor i Februar og Marts 1886.

1. Han har havt Forretning i Esbjerg som Filial af hans Smørforretning i Kjøbenhavn, men har maattet opgive den, da Bedømmelsen er en saa vanskelig og individuel Sag, at den, trods Breve og Telegrammer, ikke kan ledes herfra.
2. Kom der hyppigere Forbindelser over Esbjerg, vilde den ikke faa Betydning for de kjøbenhavnske Exportører ved, at de dannede Filialer derovre, men enten maatte de flytte derover, eller de muligvis vilde benytte den som Udførselsvej for Varer sendte herfra. Nye Mænd vilde maaske nedsætte sig i Esbjerg, men om det vilde lykkes for dem at oparbejde en Forretning er tvivlsomt, thi
3. Tilstedeværelsen paa en stor Plads er saa at sige en nødvendig Betingelse for en Forretning. Kun paa den store Plads haves det nødvendige Overskue, den lette Adgang til Forbindelser, den fortrolige Indsigt i Markedets virkelige Tilstand og Vilkaar; ligesom ogsaa den store By med dens mange Høkere, Bagere o. s. v. er aldeles nødvendig for at faa anbragt en Mængde af de i Regelen simplere Varer, som man til Tider er overordentlig forlegen med, som ikke kunne undgaas, og som i Regelen volde de største Tab.
4. Det absolut gode Smør vil ikke vinde stort, ved at der faas Afskibning 2 Gange ugentlig, da dets Friskhed ikke væsentlig vil paavirkes af at være 3 Dage yngre. Derimod vil alt Smør af mindre god Slags, særlig om det er oljet eller bittert, absolut vinde ved den hyppigere Forbindelse, thi i Løbet af 3 Dage kunne Fejlene udvikle sig saa meget, at det bliver mange Kroner (4—6) slaaet ned i Prisen. Det vil jo imidlertid være en Illusion for ikke at sige et Bedrag; Fejlene ville da snart komme tydelig frem, og Kjøberne ville blive misfornøjede og derfor fremtidig end mere kritiske over for den Slags Varer og reducere deres Pris.
5. Det vil være et Spørgsmaal, om Gaardene ville afsende Smør 2 Gange ugentlig, hvis de ikke ligge nær ved Banen. At kjøre ret langt 2 Gange i Stedet for 1, naar Produktionen kun som oftest er nogle faa Dritler, vil man snart blive kjed af, selv om man fik 1 Krone mere pr. 100 Å .
6. Han har i en Række af Aar ligesom mange andre gjort Forsøg med at sende Rullesmør til London, i Regelen 2 Å i Rullen, pakket i Pergamentpapir og Gazé og i Piletræskasser à 20 Ruller. I Begyndelsen tjentes ret godt, men i de senere Aar slettere, og de fleste ere kjede deraf og have tabt Penge derved.
7. Kreditsystemet er ikke heller heldigt for Smørhandlerne. Den engelske Importør maa ofte give Detaillister indtil 3 Maaneders Kredit, og det derved voldte Rentetab og jævnlige Kapitaltab maa han skaffe sig dækket i Prisen.

8. Det Dampskib, der gaaer fra Kjøbenhavn til London, er uheldigt til Smørforsendelse; det gaaer ikke bestemt og kun langsomt, det lægger til i London paa Steder, hvor Smørhandlerne nødigt afhente Smørret — som det synes nærmest paa Grund af mangelfulde Midler til Smørrets Losning og Modtagelse.
9. Han har for nogle Aar siden i en Vinter sendt Smør til Paris, som blev solgt i de derværende Centralhaller, og uagtet han af Mangel paa lettere Forbindelse maatte sende Smørret pr. Post for at faa det tilbørlig hurtig og frisk frem og derved belastede Smørret med 27 Øre i Fragt pr. $\mathfrak{A}$, saa var Resultatet dog ikke utilfredsstillende, men kunde ikke fortsættes da Sommervarmen kom, og den franske Importør hævdede stærkt Nødvendigheden af en regelmæssig Leverance hele Aaret om, naar der skulde blive Tale om i større Mængde at indarbejde dette Smør paa Parisermarkedet. Hvis der kunde skaffes fast ugentlig Dampskibsforbindelse med Håvre eller anden fransk Kystby, mener han, at et gjentaget Forsøg vil have god Udsigt til at slaa igjennem.

Bilag 17.

Meddelelse fra Forp. Juhl paa Sønderbygaard ved Frederits.

Forpagter Juhl, der i Vintrene 1880—81 og 1881—82 afsendte usaltet Smør over Esbjerg—Thameshaven til London, meddeler derom følgende:

Smørret afsendtes i afvejede Stykker paa 2 engelske Pund. Emballagen bestod af Piletræskasser, i hver af disse pakkedes 12 2 Pd.'s Stykker. Man havde først prøvet Fyrretræskasser, men disse gave Smørret Afsmag.

Afsendelsen i den første Vinter begyndte d. 1ste December 1880 og vedvarede til d. 26de April 1881; Smørret hjembragte i Netto følgende Priser, beregnet pr. dansk Pd.:

		Grosserer-Societetets Smørnotering	
		1ste Klasse højeste Pris var samtidig:	
1ste December 1880	129 Øre	2den December 1880	134 Øre
6te Januar 1881	142 -	6te Januar 1881	130 -
13 — —	147 -	13de Januar —	134 -
fra 20de Januar til 5te April stadig . . .	143 -	7de April —	114 -
26de April	127 -	28de — —	114 -

I den anden Vinter begyndte Afsendelsen i November og gav — med Undtagelse af den 20de Januar, da der opnaaedes 153 Øre pr. Pd. — en stadig ugentlig Nettopris af 144 Øre pr. Pd. dansk indtil d. 1ste Marts 1882, efter hvilken Tid Prisen sank jævnt, saa at den d. 6te April kun var 126 Øre og d. 13de April 119 Øre. Grosserer-Societetets Smørnotering var i Begyndelsen af Januar 1882 140 Øre og sank indtil Midten af April til 126 Øre.

Ogsaa den følgende Vinter prøvede Hr. Juhl at sende usaltet Smør til London, men da det ikke hjembragte ham højere Pris end det saltede Smør i Foustager og krævede mere Arbejde ved Pakningen samt var mere risikabelt, standsede han med Forsendelsen, der, som antydte, foregik under meget ugunstige Vilkaar, saasom kun 1 Gang Afsendelse ugentlig, Forsendelse med Kreaturskibene fra Esbjerg til Thameshaven, hvor Baneforholdene slet ikke vare indrettede paa Smørforsendelse, o. lg.

Mr. Harvey, der i London forhandlede hans Smør, angav som Hovedgrunden til de to anførte Vintres gode Resultater, at man i disse i Normandiet havde et temmelig barskt Vejr, der jog Kvæget paa

Stald; det danske Smør skulde altsaa kun konkurrere med Staldsmør, og man behøver da ikke at frygte for at optage Konkurrencen. Naar Normandiets Vintre derimod ere milde, saa at Kvæget kan gaa ude, bliver Konkurrencen selvfølgelig langt værre.

Paa Hr. Juhls Forespørgsel i dette Foraar om de londonske Markedsvilkaar for en Tilsendelse af usaltet dansk Smør, har han fra Mr. Harvey & Son modtaget følgende Brev af 9de Marts:

26, Cow Cross Street, London E. C., den 9de Marts 1886.

Hr. J. C. Juhl, Sønderbygaard.

Deres meget Ærede af 3die dennes tilhænde. Om De ønsker det, kan De jo forsøge med nogle Kasser usaltet Smør, men vi maa sige Dem, at det ikke er uden Risiko, idet Bretagne- (Fransk) Smør er anseet meget bedre end det usaltede danske, uden Tvivl grundet paa bedre Græsgang, og om Smørret ikke kommer meget flint, bliver Prisen forholdsvis daarlig. Tilførslen af fransk Smør i Ruller er meget stor. Om nu de Danske vilde sende en Masse usaltet Smør, vilde Markedet blive overfyldt; tilmed maa bemærkes, at næsten al Smørsalg her er i Begyndelsen af Ugen, saa det vilde ikke være af stor Betydning af afsende daglig; vi ere forvissede, at dansk usaltet Smør om Sommeren vil være vanskelig at afsætte. Angaaende daglig Dampskibsforbindelse, da er det urimeligt, men om De forsøger to Gange om Ugen, bør den anden Baad ikke ankomme her senere end itide for Smørret at leveres Torsdag Morgen. Næsten al Forretning i fransk usaltet Smør er her gjort saaledes, at hver Forbruger giver fast Ordre paa, hvad han behøver den følgende Uge, og Prisen arrangeres ved Ankomsten; vi kunne ikke haabe at konkurrere med usaltet fransk Smør med den fjerneste Udsigt til Held, selv om det danske blev bragt ind i Markedet i sin fineste og friske Tilstand.

Vi erindre vel, at De i Januar & Februar 1883 erholdt fra 10 sh. til 14 sh. pr. cwt. mere end for saltet Smør, men i den Tid var Qualiteten af Fransk ikke nær saa god som nu, heller ikke var Tilførslen nær saa stor; tilmed koster jo det usaltede mere at tilberede foruden Vægt af Saltet.

Hvad vi ovenstaaende have omtalt er kun fineste Varer, men anden Klasse, især naar Tilførslen en Uge var stor, vilde give Afsenderen et svært Tab, vi kunne undertiden kun erholde 46 sh. à 56 sh. pr. cwt. for godt usaltet engelsk Smør, naar Veiret er varmt.

Med venlig Hilsen til Dem selv og Frue forblive

med særdeles Agtelse, hengst.

Geo. J. Harvey & Son.

Bilag 18.

Meddelelse fra Hr. P. Mariager, Redaktør af det af «Foreningen til Hønsseavlens Forbedring» udgivne Tidsskrift.

1. Danmark har i Øjeblikket baade Import og Export af slagtet Fjerkræ, men begge Dele saa ubetydelig, at det ingen Rolle spiller i statistisk Henseende. Importen bestaar især i Poularder etc. fra Frankrig, Gæs fra Sverrig (dog ogsaa en Del Kyllinger og Kalkuner) og røgede Gaasebryster fra Pommern. Det meste heraf gaar til vore forholdsvis faa Vildthandlere. Exporten er navnlig til England og noget til Sverrig.

2. Det engelske Marked vil muligvis faa Betydning for Produktionen her i Landet af slagtet Fjerkræ. Men det vil i alle Tilfælde ligge langt frem i Tiden. Sagen er den, at i alle Lande, hvor der virkes for rationel Hønsseavl, maa der begyndes med Begyndelsen, d. Vægten maa lægges paa Æggeproduktionen.

Først senere hen, naar der er opnaaet to Ting: 1) et Hønseshold af bedre Racer og 2) et langt større Hønseshold, først da kan der tænkes paa Export i det store. Kunde vi springe Mellemleddene over, vilde vi hellere end gjerne; thi Export af slagtet Fjerkræ betaler sig langt bedre end Æggeexport. Men for at kunne være med ved den store Konkurrence paa Verdensmarkedet med Hensyn til Udbud af slagtet Fjerkræ, maa vi først have bedre Høns og dernæst langt flere Høns. For Tiden kunne vi slet ikke effektuere store engelske Bestillinger.

Ogsaa Behandlingen af vort slagtede Fjerkræ lader en Del tilbage at ønske, og for at raade Bod derpaa er det netop, at „Foreningen til Hønsseavlens Forbedring“ har foranstaltet gjentagne Udstillinger af slagtet Fjerkræ.

3. En flere Gange ugentlig Dampskibsforbindelse over Esbjerg vil, som det fremgaar af, hvad oven for er sagt, næppe være fornøden.

For at give en Maalestok for vor Export skal jeg sluttelig anføre, at efter hvad jeg har kunnet bringe i Erfaring, udføres der fra November til sidst i December (altsaa i den egentlige Gaasetid) kun 40—50 Kister (à 24 Stkr). Med andre Ord: forsvindende lidet af Gæs for et helt Land.

Bilag 19.

Meddelelse fra Hr. H. P. Hansen, Bestyrer af Aarhus Svineslagteri. (Af 20. Maj 1886.)

1. Udførslen over Hamborg af let saltet Flæsk finder væsentlig Sted af følgende Grunde:

Skib afgaar omtrent daglig til London direkte og Afsendelsen herfra altsaa uafhængig af nogen bestemt Dag.

Routen er meget hurtig, Skibene gaae helt op til London, saa Varerne bekvemt kunne overføres i Lægter til Pakhuset.

Fragten stiller sig paa en Ubetydelighed nær ligesaa billig, som Forsendelsen via Kjøbenhavn, hvorfra Skibene ogsaa gaa helt op til London, men denne Route fører med sig, at Afskibninger fra Jylland i Reglen ere 2 à 4 Dage længere paa Rejsen.

Saa vel Kjøbenhavn som Esbjerg Routen kunne kun benyttes engang ugentlig, og da saltet Flæsk (Bacon) skal leveres saa mildtsaltet som muligt, er den hyppigste og hurtigste Transport den, som foretrækkes.

Esbjerg Routen var idetmindste tidligere meget for dyr at benytte for Svineslagterierne paa Jyllands Østkyst.

2. Jeg vilde for mit Vedkommende ikke have noget imod at benytte Esbjerg Routen, naar der derfra var et Par Gange ugentlig Dampskibsforbindelse med London direkte, og Eragttaxten staar i nogenlunde Forhold til andre Router.

3. Udførsel af fersk Flæsk troer jeg ikke vil faa nogen Betydning herfra Østkysten.

4. Flæsk Markedet i London afholdes hver Tirsdag og Fredag, saa det vil være heldigst, naar Flæsket kan overføres til Pakhuset Dagen før.

5. Kjøbspriserne rette sig f. T. ligesaa vel efter de engelske som hamborgske Noteringer, og jeg kan ikke skjønne, hvilken Indflydelse en direkte Forsendelse via Esbjerg til London vil kunne udøve derpaa, da Fragten næppe vil blive saa lav, at den kan faa Betydning overfor disse. Hamborg Noteringen vil ikke kunne undgaaes taget med i Betragtning, saalænge Producenterne ikke kunne levere udelukkende passende halvfede Svin for det engelske Marked, og f. T. maa en stor Del af Produktionen, som slet ikke egner sig for England, søges anbragt til Tydskland.

Aarhus Svineslagteri, den 20. Maj 1886.

Bilag 20.

Meddelelse fra Konsul **T. V. Faber**, Newcastle on Tyne, af 3die Maj 1886.

En hyppigere Dampskibsfart mellem Danmark og England (hvad enten man vælger Esbjerg, som jo ligger nærmest England, eller København) maa i alt Fald i Øjeblikket fraraades — et enkelt Selskab vilde ikke indlade sig derpaa, og de Ofre, som det skulde koste Staten, vilde ikke blive indvundne igjennem Resultatet. Saaledes er den Mening, som jeg til Dels havde, forinden jeg specielt satte mig i Bevægelse for at høre andres Mening, og saaledes har jeg faaet den yderligere bekræftet fra andre kompetente Sider.

Imidlertid spørges der videre: Hvis man nu alligevel besluttede sig dertil, hvilken Havn burde den udvidede Dampskibsfart saa gaa til? Svaret maa ubetinget blive: Til „Newcastle“. Denne Havn er Centralpunktet, hvorfra der daglig til bekvemme Tider afgaa „Gods-Expressator“ (en Institution, som vi hjemme burde efterligne), saaledes at alle Varer blive leverede til alle Markederne i England og Skotland tidlig den paafølgende Morgen. Fragtraterne ere ikke større for Gods sendt med Godsiltogene end for Gods seudt med de almindelige Godstog. Indvendes der, at Hull er mere centralt og Distancerne til de sydlige og Midlands Pladserne kortere og, man skulde altsaa mene, billigere, maa jeg svare: 1) Newcastles Havn kan anløbes til alle Tider af Døgnet, uafhængigt af Ebbe eller Flod, hvorimod Hulls Havn kun kan løbes ind ved Højvande. 2) Langs med Tynefloden ligger paa begge Sider i en uafbrudt Række den ene By ved Siden af den anden, saa at Newcastle, med Byer inden for en Radius af ca. 16 engl. Mil, maa siges at have en Folkemængde af over én Million Indbyggere (dette Tal er mig officielt opgivet her). 3) Newcastle giver lettere og bedre en Retourfragt. 4) Jærnbanefragten til Midlands-Distriktet (Manchester, Leeds etc.) er den samme som fra Hull, hvilket hidrører fra en Overenskomst 1859, da to konkurrerende Selskaber amalgamerede sig.

Som Forholdene nu ere, komme Dampskibene Lørdag og Søndag hertil. Esbjergdamperen medbringer under normale Forhold (herunder ikke iberegnet Isforhold) kun Varer fra det vestlige (inkl. Holstebro, Skive) og sydlige samt sydøstlige Jylland, da Arrangementet af Godstrafiken hjemme med Jærnbanen gjør Forsendelser dels kostbare og dels uberegnelige, i det vi mangle gennemgaaende Gods-Iltog; af samme Grund kommer der ikke meget fra Fyn. Som en Regel tage Damperne til Esbjerg kun $\frac{1}{3}$ af deres Drægtighed tilbage i Kul, i det de ønske at komme saa hurtigt Retour, at de kunne gjøre én Rejse én Gang ugentlig. Selv om de blive, vilde det dog ikke være sandsynligt, at de kunde faa Kulfragter for deres hele Drægtighed. Esbjerg, Ribe, Varde og til Dels Ringkjøbing have ikke Forbrug for alle de Kul, som Damperen kan bringe fuldstændt én Gang om Ugen, og de Kul, som Jærnbanen kontraherer for, skulle i Almindelighed leveres i enkelte, korte Perioder, for hvilke som en Regel andre Dampere blive specielt befragtede; og Jærnbanefragterne fra Esbjerg til Østkysten eller Fyn vilde forhindre dette; altsaa er dette Tilfældet nu, hvorledes vilde det saa stille sig, dersom der var to eller flere Dampere ugentlig. Naar Talen er herom maa jeg med det samme bemærke, at der herovre i mange Aar har existeret og endnu eksisterer en billigere (lavere) Fragtrate paa Jærnvejene for importerede Varer ex Skib; f. Ex. sendes herfra ex Skib til Manchester Kreaturer, betales £ 2. 4 sh. for lille Waggon, £ 2. 9 sh. 9 d. for mellemstor Waggon, medens den samme Distance for ikke importeret Kvæg vilde koste respektive £ 3. 7 sh. og £ 3. 13 sh. 6 d.; — lignende for Æg og Ost pr. Ton.

Smørmarkederne afholdes i Newcastle hver Mandag og Tirsdag Formiddag, i Leeds, Manchester, Birmigham og London om Tirsdagen. Kun i London er der et Slags andet Marked for dansk Smør Fredagen og Lørdagen, begrundet paa Esbjergdamperens Ankomst; men som en Regel ville Kjøberne ikke fastslaa Prisen forinden efter Smørrets Ankomst om Tirsdagen over Newcastle, og naar der ikke er Knaphed, ville de slet ikke indlade sig paa at købe før Tirsdagen. Kjøberne forsyne sig den Dag, de købe, med

Ugens Behov — hverken Grossister eller Detaillister ville ulejlige sig to eller tre Gange til Markedet om Ugen. En saadan Detaillist tager fra 1 til 20 Foust. om Ugen, men det kan han ikke anvende saa megen Tid paa at købe, at han vil gaa ud 3 Gange om Ugen, og han vil selv se Varen forinden han køber. Dette gjælder for alle Markederne — altsaa atter en Grund til ikke at have Damperne flere Gange ugentlig. Ganske vist kommer der til visse Tider af Aaret to Gange ugentlig Damper fra Hamborg til Newcastle, men dels bringe de meget lidt Smør, dels med Hensyn til Æg, blive disse ofte liggende over til Mandag. I det hele har man mere Vanskelighed ved at sælge, hvad der ankommer med den anden Baad, i det Køberne, naar først Fredagen er kommen, helst ville vente til Mandagen, og staa Varerne blot over til denne Dag, saa hedder det sig: „De Varer ere fra forrige Uge“, at de blot kom ind om Fredagen eller Lørdagen, bryde Folk sig ikke om.

Herved skulde man nu altsaa synes, at Køberen saaledes gjør en Forskjel paa Varernes Friskhed, men det er kun det i øvrigt meget let forstaaelige Ønske, „at faae det allerfriskeste, der er indkommen“, som bevæger ham, i det han tænker sig Muligheden af, at en Del af Smørret kan komme til at staa over hos ham. Det er ligeledes en let forstaaelig Grund, der faar den London-handlende til at falbyde sit Normandy Smør „frisk landet hver Dag“, hvilket for Resten ikke er sandt, da Damperne skjønt, averterede „daglig“, kun komme to à tre Gange om Ugen. Køberne ere nu vante til at se den Slags Bekjendtgjørelser som: Mælk (Morgen og Aften), Æg, frisk ind hver Dag etc., etc.; det er det samme, som naar han opslaar en Plakat paa en Foust. sekunda Smør og kalder det „virkeligt fineste“, med andre Ord, ikke fordi Folk af Faget skal tro det, nej, det skal lokke Publikum.

Fik vi altsaa — og her maa jeg tilføje, at vor Dampskibstrafik, som den er, ledes fortrinligt af de Selskaber, i hvis Hænder den er hjemmefra, og ligeledes af Agenterne paa denne Side — nu Forbindelse 2 Gange om Ugen, vilde der fremstille sig forskjellige ligefremme Vanskeligheder. Vi maatte have to Noteringer i Kjøbenhavn for Smør (d. v. s. forudsat at Noteringsvæsenet skulde fortsættes), thi nu modtager den danske Exportør Smørret Tirsdag, Onsdag og Torsdag, afsender det om Fredagen og afregner Landmændene det om Lørdagen, begge Dele efter Topsdagsnoteringen. Den engelske Importør modtager Varerne om Mandagen og Tirsdagen og har disponeret dem over, forinden den nye Notering sættes næste Uge.

I et nedadgaaende Marked vilde en to Gange ugentlig Notering medføre store Tab, hvilket ikke vilde opvejes i opadgaaende Konjunkturer — det veed enhver der har handlet i England-Smørforretningen — og det vilde blive vanskeligere for alle Hænder, og Prisen selvfølgelig for Producenternes Vedkommende derfor trykket. Risikoen for den anden Dampers Evne til at rendere er stor (man erindrer blot, at Dampskibet Koldinghus nu maa ligge op i Esbjerg, fordi der ikke er Trafik nok for en Gang om Ugen); men Risikoen for de Afskibere, som vilde sende deres Varer med denne anden Damper, er rigtignok større. I alt Fald vil ingen af de Smørhandlere, som jeg har talt med, have Varer med den Damper, der skulde komme midt i Ugen. Til London kommer der ganske vist Damper daglig fra Hamborg; men de bringe saa at sige intet Smør, kun almindelig blandet Ladning.

Dette refererer til „Salt-butter“. Noget anderledes stiller Forholdet sig, naar der er Tale om usaltet Smør. Her vilde det muligt lette Omsætningen paa London i usaltet Smør, om vi fik Forbindelse to Gange ugentlig. Denne Slags Smør bruges slet ikke i Newcastle eller Leith, yderst lidt i Manchester; men en Del gaar ganske vist til London. Spørges der om hvor meget af denne Kvalitet, der indføres ugentlig til London, da har det været mig umuligt at udfinde det endog nogenlunde nøiagtigt. Den almindelige Antagelse er circa 9 à 10,000 Æsker à 24 Pund (fransk & italiensk) og et noget mindre Kvantum i Kurve, altsaa et Kvantum svarende til circa 2500 Halvtønder om Ugen. Det første Spørgsmaal bliver altsaa: Hvad vilde Resultatet blive paa Priserne for denne Vare, som nu er circa 16 Øre pr. Pund over Prisen paa salt

Smør, dersom vi pludselig sendte et lignende Kvantum ugentlig ind paa Markedet. Meningerne ere delte; enkelte mene, at Prisen ikke vil blive synderlig afficeret; andre at Prisen vil blive stærkt trykket, og at der saa endda ikke vil blive Afsætning nok, men en Del vil staa over usolgt og blive ødelagt. Alt sødt Smør ankommer i Konsignation til Mæglere, som saa sørge for Fordelingen. Franskmanden lader sig ikke trænge ud af Markedet; naar hans Varer ikke møde godt Salg, er han resolut og slaar Prisen 10 à 20 sh. ned for én Gang for at gjenerobre sin Plads, og der er ingen Tvivl om, at han vilde gjøre det, dersom vi kastede os over denne Tilberedningsmaade.

Forinden jeg forlader dette Punkt, maa jeg tilføje en Bemærkning. De Priser, som i England opnaas for vort danske Smør, er — og deri vil enhver, som i de sidste Aar har været i England, være enig med mig — højere, end hvad der opnaas for aldeles lignende Kvaliteter fra andre Lande f. Ex. Sverrig. Vore danske Handelsmænd have forstaaet at udbringe det danske Smør til saa høje Priser, at de af Importørerne herovre, som have Forbindelser i Mellemverrig, dér kunne faa de samme eller lignende Varer, navnlig Fællesmejeriers Varer, til 4 à 6 Kroners billigere Pris. Dette Punkt synes mig bør ubetinget fremhæves her; og naar vore større Exportører i Kjøbenhavn finde dette ud og trække Tilførslen fra Sverrig, er der al Sandsynlighed for, at den Pris, som nu betales for dansk Fællesmejerismør, vil blive 2 à 3 Øre lavere pr. Pund. At vi hidtil have faaet disse Priser for det danske Produkt, skyldes Handelsstanden.

Hovedspørgsmaalet staar for mig at være det, at vore store Herregaardsmejerier producere hele Aaret igjennem en egal fineste Kvalitet, hvilket de fleste nu kun producere til enkelte Tider, og at Kvaliteten fra vore Fællesmejerier, som sende Smør, der skjønt ikke ubetinget fineste, dog er langt mere værd end, hvad der tidligere produceredes af Mælken fra de samme Landmænd, bliver hævet op til Niveauet af originalt Herregaardsmør (som det bør produceres). Dette bliver ligefrem et Livsspørgsmaal for disse Mejerier, thi i Irland og det sydlige England begynder man nu Oprettelsen af Fællesmejerier med indforskrevne Centrifuger og Separatorer fra Burmeister & Wain, og naar de først komme rigtig i Gang, og det er nu kun et Tidsspørgsmaal, saa vil Prisen paa vore Fællesmejeriproducter blive yderligere trykket, dersom man ikke finder paa en Maade at forbedre Kvaliteten paa. Her er det efter min Mening, vi maa stræbe at virke; men om Varen kommer én Gang eller to om Ugen til Markedet, det er af underordnet Betydning.

Om Æggeforretningen gjælder i sin Almindelighed, hvad der er sagt om Smørforretningen. Flæsk. Usaltet Flæsk bruges slet ikke her og kun grumme lidet paa de andre Pladser. Saltet eller røget Flæsk sendes i store Kvantiteter til Manchester og London, men for disse Varer spiller det jo ingen Rolle, om de komme én Gang til Markedet eller hyppigere.

Om Frugt & Havesager i Almindelighed gjælder det efter kompetente Dommeres Anskuelser, som for Resten interesserer sig meget for denne Handels Opkomst, at én Gang om Ugen i alt Fald at begynde med er aldeles tilstrækkeligt. I Saisonen kommer der ganske vist to Gange om Ugen fra Holland og Tyskland.

Om Kreaturtrafiken kan jeg afgive følgende Udsagn, som jeg har ført ned efter at have konfereret med Mr. J. A. Baty (Formand for Cattle Trade Association of Newcastle on Tyne), Hr. P. Halvorsen samt Hr. N. J. Bjerre. To eller flere ugentlige Dampere vilde ikke blot ikke forhøje de Priser, som faas for Kreaturer, men det vilde aldrig kunne betale sig at sende Kreaturer med de andre Dampere. For det første have vi kun et Kreaturmarked om Ugen, og dernæst jo kortere Tid, der hengaar imellem Landing af Dyret og Salget, desto bedre for Afsenderne; jo tidligere det sælges, desto bedre ser det ud, jo længere det holder, desto mere taber det Udseendet, foruden at det forøger Omkostningerne meget betydeligt at opstalde det her. (Det er ikke en Gang 2 pCt. der sælges til Græsning). De foretrække, at Skibene ankomme med Kreaturerne om Lørdagen senest Søndagen, ikke før ei heller senere; og dersom der kom Dampere paa andre Dage, vilde de fraraade deres Venner at sende Kreaturer med dem. Slagterne fore-

trække at købe, hvad de skulle bruge i Ugens Løb, paa én Gang, og slagte det strax (naar Saisonen tillader det), saa at Kjødet kan komme i Kondition for Slutningen af Ugen, da det største Salg til Konsumenterne finder Sted. Der vilde ikke være Spor af Udsigt til at faa to Markeder arrangeret ugentlig; det er én Gang officielt fastslaaet Markederne, som afholdes i de forskellige Byer, og ingen herovre vilde anstrænge sig for at faa et mere om Ugen.

Her troer jeg, De har Svar paa alle de Spørgsmaal, som De gav mig. Jeg nærer den allerstørste Interesse for mit Fædreland og dets Interesser, og jeg ser saa godt som nogen den Vigtighed, det nærværende Spørgsmaal er af for Landbostanden. Jeg ved paa Forhaand, at det Svar, som De helst vil have paa Deres Forespørgsel, er det mig umuligt at give, og det er derfor med nogen Betænkelighed, jeg sender Dem dette Indlæg, Men De bad mig om det, og her er det.

Er der andre Punkter, som De ønsker Oplysning om, saa skal det selvfølgelig være mig en Glæde at give den.

Bilag 21.

Meddelelse fra Grosserer **Magnus Kjer**, Holstebro Svineslagteri, af 26de Maj 1886.

Det skulde glæde mig, om det endelig maatte lykkes at faa et Skib to Gange om Ugen fra Esbjerg og direkte op til London. De vil af mine Svar paa de mig sendte Spørgsmaal se min Opfattelse af Sagen, der er begrundet dels paa min lange Erfaring med Hensyn til London Markedet og dels paa de Vanskeligheder, jeg i den Retning har havt at arbejde mod i de 5 Aar, jeg har dreven Forretningen her paa Vestkysten. Det vil efter min Mening være til meget stor Fordel og Gavn saavel for Landbostanden som for os Exportører af Varer til London.

Jeg har hvert Aar gjort Forsøg med Afskibning af saavel fersk Flæsk som fersk Faare- og Studekjød til London, uden at dette imidlertid har ført til noget Resultat. Grunden hertil ligger dels i, at Afsendelsen er indskrænket til et meget begrænset Tidsrum, nemlig i den koldeste Vintertid, da der ikke findes noget Afkjølerum paa Skibene, og dels i at de ferske Varer ofte først ankomme til London, efter at Lørdagsmarkedet er forbi.

Der er ganske vist en betydelig kortere Vej over Esbjerg end over Hamborg, men Grunden til at Hamborgrouten oftest benyttes ligger for det første i, at den er billigere, da den dyre Jernbanefragt fra Parkestone til London næsten fordyrer Fragten via Esbjerg 30%, og for det andet i at man er tvungen til at slagte sine Svin daglig for Svindets Skyld, og da Esbjergskibet kun afgaar hver Onsdag, bliver Flæsket af de Svin, man slagter i Slutningen af Ugen, først færdig at afsende Lørdag, Søndag eller Mandag, hvorfor man maa tage sin Tilflugt til Hamborgrouten. Hvis man havde Skib 2 Gange ugentlig fra Esbjerg, vilde man i én Henseende kunne spare Hamborgrouten. — I London findes kun én bestemt Markedsdag om Ugen for Salget af fersk Flæsk, Lørdag, de øvrige Dage findes saa godt som intet Marked og til en betydelig reduceret Pris. Havde man direkte Skib 2 Gange ugentlig vilde den overfor hver Forsendelse af fersk Flæsk beskrevne Ulempe falde bort.

Havde vi som sagt direkte Skibe flere Gange ugentlig via Esbjerg, vilde vi dels ved en Besparelse i Fragt og dels ved en lettere Adgang til hurtig Benyttelse af Markedets forskellige Chancer kunne konkurrere med Hamborg-Slagterierne, og af den Grund saa vidt muligt rette Prisen efter de engelske Noteringer, naar ikke exceptionelle Tilfælde traadte til, f. Ex. indbyrdes Konkurrence mellem Hamborg-Slagterierne.

B. Mundtlige Forhandlinger.

Disse førtes under Præsidiets Ledelse dels i Selskabets Lokale i Kjøbenhavn den 3. og den 16. Marts og dels i Fredericia den 30. og 31. Marts 1886. Til de førstnævnte Møder var indbudt: Grossererne J. Andrew, C. V. Bunch, G. Busck, A. N. Hansen, Ph. W. Heyman, T. Plum, Rützou, Godsejer E. Holm, Prop. Lawaetz, Prof. Segelcke, Forp. Thalbitzer og Kmhr., Baron Wedell-Wedellsborg; og til de sidstnævnte Møder var indbudt: Forp. Andersen (Rosendal), Godsejer Bech (Engelholm), Forp. Beck (Rydhaug), Dyr læge Berg (Varde), Capt. Brinch (Esbjerg), Propr. Breinholt (Volder), Gartner Bøgh (Horsens), Grosserer Esmann, Hofj. Fr. Friis, Bestyrer Hansen (Aarhus), Forp. Hansen (Hennebjerg Ladegaard), Prop. Ingversen (Hegnet), Prop. Jespersen (Endrupholm), Husejer M. Johansen (Sødinge), Agent Levy, Kmhr. Lüttichau, Grosserer Maegaard, Kreaturhdr. Meyer (Frederits), Fiskeexportør Mikkelsen (Struer), Konsul Rasmussen (Frederits), Kreaturkom. Reimers (Faaborg), Agent Thorkilsen (Vejle), Gartner Zeiner-Lassen (Helsingør) og Hofj. Vind.

Forud for Møderne tilsendtes de indbudne foranstaaende Bilag 1, 2, 3, 4, 5, 6 og 7, samt følgende

Disposition

for

Erklæringer angaaende den Indflydelse, en forøget Dampskibsforbindelse fra Esbjerg til England vil kunne have paa Danmarks Afsætning dertil af Smør, Flæsk, Æg, Kreaturer, Fisk og Havesager, samt om de Krav, en saadan forøget Kommunikation maa betinge for at komme til fuld Nytte.

1. Vil en forøget Dampskibstrafik fra Esbjerg til England være til væsentlig Gavn for Forhandlingen af nævnte Varer? Kunne vi paaregne derved at opnaa et større, sikrere og fordelagtigere Marked for vedkommende Vare i England? I hvilket Omfang kan dette i saa Fald ventes at ville ytre sig med Hensyn til Varernes Art og Pris samt til Afsætningens Størrelse?
2. Med hvilke Havne eller Byer i England maa der navnlig ønskes en forøget Forbindelse, hvis en saadan i det hele taget kan tilraades? Hvor mange Gange ugentlig bør det i saa Fald anbefales at foranstalte en Forbindelse mellem Esbjerg og vedkommende Havn, samt hvilke Dage om Ugen maa de respektive Dampskibe da helst afgaa fra Esbjerg?

3. Hvilke andre Foranstaltninger bør der fra det offentlige Side knyttes til en eventuel hyppigere Dampskibsforbindelse, for at denne skal kunne virke med fuld Nytte? (Nedsættelse af Fragttaxter, gennemgaaende Banetog, afkoledede Rum i Jærnbanevogne, Pakhuse og Dampskibe, gennemgaaende Expeditioner fra Afsendelsessted til Modtagelsessted o. lg.).
4. Hvilke Forarbejder og Forholdsregler bør træffes fra privat Side (af Producenter, Exportører eller Importører), for at en hyppigere Dampskibsforbindelse skal kunne blive saa frugtbar og fordelagtig som mulig?
5. Vil en saadan eventuel forøget Dampskibstrafik paa Esbjerg kunne ventes at faa Indflydelse paa Importen her til Landet fra England og i saa Fald med hvilke Varer, paa hvilken Maade og i hvilket Omfang?

Det kgl. danske Landhusholdningsselskab, den 25. Februar 1886.

a. Møde i Kjøbenhavn d. 3^{dje} Marts 1886.

Tilstede vare: Konferentsr. Tesdorpf, Grossererne C. V. Bunch, Ph. W. Heyman og Rützou, Prof. Segelcke og Sekretæren.

Konferentsraad Tesdorpf, som ledede Forhandlingerne, aabnede disse med at udtale en Tak til de Herrer, der havde givet Møde, og en Beklagelse over, at Forsamlingen paa Grund af forskellige Forhold, særlig Togstandsninger og Islæg, ikke var talrigere, da Sagen, hvorom Forhandlingerne skulde dreje sig, var af den allerstørste Vigtighed. Det var Regjeringen, der her havde æsket en Erklæring fra Landhusholdningsselskabet, men for øvrigt var det jo vel bekjendt, at man overalt fra Landbrugets Side indtrængende og alvorligt havde henstillet til Selskabet at tage denne Sag under Overvejelse.

Sekretæren oplæste den fra Indenrigsministeriet til Selskabet rettede Skrivelse, samt Andragendet fra de samvirkende Landboforeninger i Sjællands Stift til Indenrigsministeriet, og meddelte tillige, at Landboforeningen for Ribe Amts nordlige Del havde henvendt sig til Bestyrelsen for Foreningen af jyske Landboforeninger med et Andragende gaaende ud paa at faa tilvejebragt en hyppigere Forbindelse med England over Esbjerg, hvilket Andragende den nævnte Forenings Bestyrelse havde indsendt til Landhusholdningsselskabet med Anmodning om at tage det under Overvejelse og eventuelt at indgaa til Regjeringen dermed. Ogsaa var der indsamlet Oplysninger, denne Sag vedrørende, fra mange forskellige Sider; allerede i Fjor Vinter fandt en Forhandling Sted paa Selskabets Kontor om en eventuel Udførsel af Mælk til England (Bilag 9), og senere er der dels modtaget en Række af sagkyndige Betænkninger fra d'Hrr. Proprietær Lawaetz, Grossererne Andrew, Busck, Friis og Plum, Konsul Faber, Capitain Brinch, Gartner Larsen o. fl. andre, dels samlet en Del statistisk Materiale om Udførslen fra Esbjerg i de sidste 10 Aar, om Fragttaxterne fra danske Havne til England, om Smørudførslen i Fjor med det forenede Dampskibsselskabs Skibe o.s.v. (Alle disse Aktstykker, hvoraf nogle vare trykte og omsendte inden eller oplæstes ved dette Møde, findes gjengivne foran, og her henvises derfor til disse).

Professor Segeleke havde saa ofte udtalt sig om den Sag, her var paa Bane, at han var bange for, at det skulde trætte, naar han atter gjorde det; men da han havde en vis Andel i, at Sagen var kommen frem, vilde han dog ikke undlade at udtale sig.

Da vi for 25 à 30 Aar siden begyndte at sende Smør til England (Storbritannien), søgte vi først et Marked for det i Skotland, senere i Nordengland (Newcastle), derefter i Mellemengland (Manchester) og udvidende Aar efter Aar vort Marked syd over, vare vi nu til sidst naaede til London og andre Pladser i den sydlige Del af Landet. Bevægelsen havde været ganske naturlig, thi for det første maatte vi have en større Afsætningskreds, efterhaanden som vi forøgede vor Produktion af Smør, og dernæst ønskede vi ogsaa at opnaa en højere Pris. Forholdet var nemlig det, at Prisen, skjønt den vel kunde svinge noget frem og tilbage, var lavest i den nordlige Del af Landet og voxede bestandig syd over, til den naaede sit Maximum i London.

Saa længe vi kun holdt os nord paa, foraarsagede Kvaliteten ingen Vanskeligheder, ja selv i det mellemste England havde vi ikke vanskeligt ved at overvinde de Konkurrenter, vi der stødte paa, men jo længere vi vare komne syd paa, jo større Vanskeligheder opstode der, og hvis vi ikke nu, efter at vor Produktion var stegen betydelig formedelst den store Mængde Andels- og Fællesmejerier, der vare opstaaede her i Landet, kunde finde et udvidet Marked, vilde vi kvæle os selv, eftersom det Marked, vi hidtil havde haft, ikke kunde forbruge hele vor Produktion. Vort Ønske maatte være ikke blot at udvide Afsætningen i London, men at udvide Afsætningskredsen opad over hele Linjen ved at finde Afsætning for vort Smør i de højere Lag af Samfundet. Jo længere vi kom syd paa, jo større Vanskeligheder mødte vi i saa Henseende og særlig i London, hvor vi havde at kæmpe med Franskændene og Belgierne, som for længst havde erobret Markedet der for fint Smør.

Hvad nu vort Smør angik, da var det, trods de Klager, der kunde fremføres mod det, om end uensartet dog mere ensartet end det Smør, der tilførtes England fra andre Lande, og det blev da ogsaa i irske og franske Blade stadig fremhævet netop som et Fortrin ved det danske Smør, at det var saa ulige mere ensartet. Dernæst var vor Mejeridrift mere end andensteds indrettet paa at lempe Fabrikationen efter de Ønsker, der fremsattes med Hensyn til Smørrets Beskaffenhed. Ogsaa i andre Henseender vare vi heldigt stillede. En stor Del af vort Smør kom saaledes frem paa en Tid af Aaret, hvor andre ikke producerede noget, og hvor Smør derfor var dyrest, ligesom det ogsaa var til Fordel for os, at vi kunde disponere over vort fineste Smør, medens det fineste normanniske Smør gik til Paris som Følge af, at Priserne der vare endnu højere end i London. I mange Retninger vare vi altsaa heldigt stillede. Hvad der imidlertid skadede os overordentlig meget i Konkurrencen var vor Afstand fra England og Manglen paa gode Forsendelsesforhold. Den store Afstand kunde vi ikke gjøre mindre, men vi kunde lette den ved at lægge Routerne ad den korteste Vej. Hvad der trykkede mest var, at Forsendelsen skete saa sjældent, saa at vort Smør blev gammelt, inden det kom til England; det blev ikke spist der, før det var 14 Dage, ofte 3 à 4 Uger gammelt, i det det dels henstod hos Producenterne, dels hos Kjøbmændene, var 3 Dage undervejs til England og derpaa henstod en Ugestid hos Detailhandlerne i England, som maatte købe for en Uge ad Gangen, da der ikke var Forsendelse herfra mere end én Gang ugentlig. Vore Konkurrenter indrettede sig derimod anderledes, nemlig paa at levere Smørret friskt fra Kjærnen. Franskændene, som i 1879 endnu nøjedes med at sende Smør to Gange ugentlig til England, sendte det nu hver Dag derover; selv det hollandske kunstige Smør fremføres med en forbavsende Hurtighed. I vore Forhold maatte vi derfor se at faa en Forandring til det bedre indført. Vel skulde det indrømmes, at det allerfineste Smør havde en vidunderlig Holdbarhed, men selv det bedste led ved at blive gammelt, og de højere Klasser i England

ville ikke tage til Takke med gammelt Smør, de ville have friskt Smør, hellere fra i Dag end fra i Gaar. Derfor var det nødvendigt, hvis vi ville udvide vort Marked til ogsaa at omfatte de højere Klasser, at møde med friske Varer, og for at kunne gjøre det, maatte vi arbejde hen til at kunne afsende Smørret hyppigt og med hurtigt sejlende Dampskibe, og det laa da nær at faa en saadan hyppig Forsendelse bragt i Stand fra vore tre Yderpunkter: Kjøbenhavn, Frederikshavn og Esbjerg. Fik vi den fra Kjøbenhavn, fik vi ogsaa den fra Frederikshavn, i det Skibene fra Kjøbenhavn anløbe nævnte By. For Kjøbenhavns Vedkommende var det mærkeligt, at vi ikke allerede for længe siden havde faaet en to Gange ugentlig Fart til England i Gang, og det kunde kun forklares ved, at Routen fra de oprindelige Hænder var gaaet over paa det forenede Dampskibsselskabs Hænder. Dette Selskab havde jo nemlig en Masse Router, som ikke betalte sig, og disse skulde underholdes af dem, som betalte sig. Hvad Esbjerg angik, da var dette Sted det naturligste Udførselspunkt for en stor Del af Jylland og Fyn og vilde ogsaa have været det, naar ikke modvirkende Aarsager havde været tilstede. Man kunde billigere sende sine Varer fra Kolding over Kjøbenhavn til Newcastle end fra Kolding via Esbjerg, da alt var ordnet paa at trække hele Trafiken over Kjøbenhavn. Hvis Regjeringen tog Sagen i sin Haand og ordnede det hele Forhold paa en bekvem Maade, vilde Esbjerg blive det naturlige Udførselspunkt for en stor Del af Landet, og navnlig vilde Esbjerg have Betydning for de Varer, det gjaldt om at skaffe hurtigt frem, særlig til London. At man samtidig med at udvide Trafiken mellem Esbjerg og London ogsaa udvidede den mellem Esbjerg og Newcastle, saa Taleren gjerne, men skulde man vælge, vilde han holde paa, at man først tog Hensyn til Udførslen til London. Hvor langt Esbjerg vilde kunne udøve sin Indflydelse nord og øst paa var vanskeligt at sige forud. Fynboerne havde med stor Glæde benyttet Esbjerg, men det havde nu forandret sig. Grosserer Esmann i Odense, som før havde forsendt Smør over Esbjerg, sendte det nu over Kjøbenhavn, fordi det var blevet opholdt i Frederits og i Lunderskov og altsaa kommet for sent til Esbjerg til at kunne afgaa med Dampskibet. En Gjærfabrikant i Odense, med hvem Taleren havde talt sidste Sommer, maatte, da han kun én Gang ugentlig kunde afsende Gjær til England over Esbjerg, forsende en Del over Hamborg. Muligvis kunde Smør fra Sjælland ogsaa finde Vej til London over Esbjerg, naar der derfra var en hyppig Forsendelse; det vilde da kun bruge omtrent den halve Tid mod nu for at naa London, eftersom det nu fra Kjøbenhavn først skal til Newcastle og derfra pr. Jærnbane til London. Det var Taleren uforstaaeligt, hvorledes det kunde være til Fordel for den Masse Smør, der produceres af de Hundrede Fællesmejerier, som fandtes mellem Varde og Kolding, at det førtes til Kjøbenhavn og derfra til Newcastle, for saa maaske derfra at føres syd paa, i Stedet for at gaa direkte fra Esbjerg til England.

Hvad denne Sag for øvrigt angik, da interesserede den jo fortrinsvis Landmændene; hos Kjøbmændene kunde man ikke vente at finde den samme Interesse for den. De betalte Smørret efter den Værdi, det havde i England, naar det var 3 Uger gammelt, saa at Hovedtabet faldt paa Landmændene. Det vilde stille sig anderledes, om de nu, som for en Del Aar siden, købte Smørret forud og til bestemt Pris.

Efter at have færdedes hele Verden over og haft Lejlighed til at betragte denne Sag fra mange forskellige Sider, maatte Taleren sige, at han ansaa det ligefrem for et Livsspørgsmaal for vort Landbrug, at Smørret blev afsendt hyppigere og kom friskere paa det engelske Marked. Blev vore Konkurrenter og særlig Irlænderne bedre ledede, end hidtil havde været Tilfældet, vilde vi blive ødelagte, hvis vi ikke i Tide havde faaet vore Forsendelsesforhold bragte i en bedre Orden, end de nu vare. Meget muligt vilde der ogsaa være Anledning til at gjøre Forandring paa andre Punkter, og navnlig vilde det være meget vigtigt at fremstille Smørret mindre saltet, end det nu var Tilfældet.

Den stærke Saltning maatte imidlertid til nu for at gjøre Smørret holdbart og maaske ikke mindst for at skjule, at det var gammelt, men gjorde det samtidigt uafsættelig til de Kunder, vi allerhelst maatte ønske os.

Grosserer Philip W. Heyman. Det var første Gang, Taleren havde den Ære at være tilstede ved Landhusholdningsselskabets Møder, men efter at have hørt den ærede sidste Talers Foredrag, kunde han ikke tilbageholde den Udtalelse, at det nu stod klart for ham, hvorfor Forholdet mellem Landmænd og Kjøbmænd ikke var saa kordialt, som det var ønskeligt, thi fik de Herrer Landmænd ofte at høre saadanne Prædikener som den, han nu havde hørt af Professor Segelcke, hvori det blev udtalt, at Landmændene maatte sørge for sig selv, og at Kjøbmændene vare lunkne for Landmændenes Interesser og kun tænke paa sig selv, maatte Forholdet absolut blive køligt, og de maatte se hen til Kjøbmændene paa en besynderlig Maade.

Hvad selve Sagen angik, da var Taleren fuldstændig enig med Herr Andrew og tildels ogsaa med Herr Busck, hvis skriftlige Indlæg i Sagen Sekretæren nys havde oplæst. Grosserer Busck havde nemlig bemærket, at han muligvis kunde tænke sig, at det kunde være til Gavn, at der kom en to Gange ugentlig Fart i Stand mellem Kjøbenhavn og England, medens Taleren slet ikke var i Stand til at indse, at der herved opnaaedes noget virkelig godt.

For Kreaturer var der ganske vist 2 Markeder i London, men det ene var af aldeles underordnet Betydning, i det det kun omfattede de Dyr, der ikke bleve solgte ved det første Marked. Professor Segelckes Udtalelser om en forøget Dampskibsfart for at faa Gjær over, maatte Taleren nærmest betragte som en behagelig Spøg af Foredragsholderen; det var en saa uendelig lille Bagatel, det herom drejede sig, og der var i øvrigt intet i Vejen for at konservere Gjær i Is.

Havesager kjendte Taleren ikke noget til, men derimod havde han i mange Aar arbejdet betydeligt i Smør og Flæsk.

Hvad Smør angik, da er Forholdet det, at medens det forenede Dampskibsselskab ved alle sine Router i det forløbne Aar til London kun havde afsendt 61543 Dritler, var der til Midland Counties sendt 252548 Dritler og til Leith og Skotland 16320 Dritler, foruden hvad der til Skotland var sendt ad den skotske Route, og Taleren kunde end videre med Bestemthed udtale, at vort Smør betales med høiere Pris i Manchester, Liverpool, Leith og Bradford end i London.

Om en Produktion af usaltet Smør overhovedet skulde kunne have en Fremtid for sig, skulde Taleren ikke kunne sige; han troede det ikke, thi han antog, at vort Smør særligt var egnet til den Behandling, det fik, for at gaa som saltet Smør; noget bestemt i den Henseende var det jo overhovedet ikke muligt at kunne sige, før man havde nogen Erfaring at støtte sig til, og saa vidt ham bekjendt var der ikke gjort noget Forsøg herfra. Hvis man virkelig var af den Mening, at der i London var noget at gjøre med fersk Smør, af hvad Grund havde man da ikke afsendt saadant den ene Gang ugentlig, da Skibet gik fra Esbjerg til London? «Erst Nase und dann Brille» sige Tyskerne; man maa jo dog virkelig først vide, om der er tilstrækkelige Varer til at sende bort, førend man sætter et stort Apparat i Gang for at skaffe det fornødne Materiale til at overføre Varerne. Taleren vilde ikke tilbageholde som sin Mening, at det ubetinget vilde blive en stor Fiasko for os, om vi vilde udvide Trafiken fra Esbjerg som foreslaaet, i det Øjeblik, vi ikke havde andet at bringe afsted end usaltet Smør og Havesager. Det saltede Smør behøvedes det ikke at afsende mere end én Gang om Ugen, eftersom der paa de nordengelske Pladser kun var Marked én Gang om Ugen, ligesom der i London ogsaa kun var et ugentlig Marked, der havde nogen Betydning; det, der ikke blev solgt paa Markedsdagen, maatte staa over, og selv om altsaa Smørret kom afsted 3—4 Dage tidligere end nu, vilde der for det meste kun opnaas, at det blev staaende derovre 3—4 Dage længere,

hvilket snarere var til Skade end til Gavn for Salget. Naar Professor Segelcke sagde, at der var netop en forskrækkelig Mængde Smør, som blev produceret i Fællesmejerier i Omegnen af Esbjerg, hvilket nu skulde forsendes over Kjøbenhavn for at komme til England, da skulde Taleren oplyse, at han selv havde et stort Svineslagteri i Varde, og at hans Produkter ikke gik til England over Esbjerg, men over Hamborg. (Hvorfor?) Taleren var ikke i Stand til at angive alle Grunde i Øjeblikket; han vilde derfor vente med at besvare Spørgsmaalet, indtil nogle forventede Oplysninger vare indtrufne.

At vort Smør, saaledes som det nu var, var mere egnet for Skotland end for London, og at man i London forlangte Smørret finere end i Skotland, kunde Taleren ikke tiltræde. Efter hans Erfaring var man i enhver Henseende nok saa kræsen i Skotland som i London, saa at Smør med Fejl lettere var til at blive af med i London end i Skotland.

Det forenede Dampskibsselskab behøvede ikke Talerens Forsvar, men naar Professor Segelcke havde udtalt, at Grunden til, at vi nu ikke havde en 2 Gange ugentlig Dampskibsfart fra Kjøbenhavn til Newcastle, var den, at den tidligere private Dampskibslinje Kjøbenhavn—Newcastle nu var bleven overtaget af det forenede Dampskibsselskab, da var en saadan Logik Taleren aldeles uforstaaelig; han kunde nemlig ikke indse, af hvilken Grund den nævnte Dampskibslinje ikke skulde blive plejet lige saa godt under de nuværende Forhold som under de tidligere, naar den betalte sig, den blev jo drevet ganske paa samme Maade som før.

At sende fersk Flæsk til England, havde Taleren et Par Gange forsøgt, men han skulde vel vogte sig for at gjøre det om igjen, uagtet det var kommet over i fuldstændig god og sund Tilstand; man vilde nemlig i London slet ikke have Flæsket fersk, men netop saltet; det saakaldte Breakfast Bacon, hvortil det jo særlig anvendtes, var alt saltet, og man var i London ikke indrettet paa at salte det. Alt det Flæsk, der gik over til London fra Hamborg, var saltet, uagtet man der havde Dampskibsforbindelse hver Dag. Paastanden om, at man altsaa kunde undvære Saltning af Flæsket, naar man fik hyppigere Dampskibsforbindelse, var saaledes ubegrundet. Selv om Dampskibstrafikken paa England blev udvidet, vilde dette dog under ingen Omstændigheder bevirke, at Produktionen af de her omhandlede Varer blev større, end den var i Øjeblikket, følgelig vilde der ikke, hverken fra Esbjerg eller Kjøbenhavn, blive flere Varer afsendte, og det vilde være en Abnormitet at indgaa til Regjeringen med Anmodning om Hjælp i et saadant Tilfælde. Det forekom Taleren, at man her vilde komme til at staa paa socialistisk Grund, i det man nemlig sagde: Vi kunne ikke hjælpe os selv, og derfor maa vi bede de andre skatteydende Borgere, baade dem, der have Interesse i Sagen, og dem, der ikke have det, om at hjælpe os ved at bidrage af de Skatter, de erlægge, for at vi kunne klare os igjennem. Med samme Ret maatte Taleren jo kunne henvende sig til Statskassen om at faa Tilskud, fordi han i det forløbne Aar havde tabt en Masse Penge ved sine Svineslagterier, og Haandværkere, der ikke kunde tjene tilstrækkeligt ved deres Forretning, maatte kunne gjøre det samme.

En 2 Gange ugentlig Fart paa England kunde jo være prægtig nok, — skade kunde den i alt Fald næppe —, men intet Dampskibsselskab kunde være tjent med at vedligeholde en saadan Linje, og det vilde som sagt være urimeligt at forlange, at Staten skulde give en Subvention, naar Farten ikke kunde betale sig selv. Hvad kunde det nytte at sende Dampskib over, naar der kun var en Fragt af 30—40 eller 50 Tons at sejle med. (Professor Segelcke: Det kommer an paa, hvilke Varer det er!) — Nej, selv om det var usaltet Smør altsammen, og dette kunde give dobbelt eller tredobbelt Fragt af det, som Smør nu giver, saa vilde det dog langt fra kunne betale sig at gaa over til England med en saadan Last.

Grosserer P. Rützou troede, at man let kunde blive enige om, at hvis man gratis kunde

faa en daglig Dampskibsfart i Gang fra Kjøbenhavn eller Esbjerg eller hvilket som helst andet Sted i Danmark til England, vilde et saadant Forslag blive modtaget med Glæde, men da Ordet «gratis» slet ikke kunde anvendes her, eftersom det baade var Landmænd og Kjøbmænd, ja overhovedet Statskassen, som skulde betale Forsøget, saa vilde han være meget betænkelig ved at opfordre Regjeringen til at sætte Penge af Statskassen i et Foretagende, som uden at have nogen virkelig økonomisk Interesse, kun vilde føre til en ødelæggende Konkurrence med det forenede Dampskibsselskab, hvis Betydning strækker sig saa langt og forgrener sig saa vidt. Efter de praktiske og rent statistiske Oplysninger, som her foreligge fra flere samtidige, maatte Taleren anse det for en meget betænkelig Sag for Landhusholdningsselskabet at opfordre Regjeringen til at anstille kostbare og tvivlsomme Forsøg, hvorom kun det var givet, at de vilde træde hindrende og konkurrerende i Vejen for allerede bestaaende og stærkt udviklede Interesser.

Esbjerg laa i en Udkant af Landet, og den største Del af Jylland benyttede ikke denne Havn. Man vilde ved at kaste Blikket paa Esbjerg og opfordre Regjeringen til at ofre noget paa at faa en forøget Trafik paa England i Gang fra denne Plads komme ind paa Spredningssystemet, som var benyttet alt for meget i vort lille Land; i Stedet for at gjøre det, burde man holde sig til de engang givne Punkter, og det var da uomtvisteligt, at Centralpunktet for Markedet her i Danmark var Kjøbenhavn, hvor alle de forskjellige Transportmidler udmundede. Da man imidlertid kun kunde faa Betydning paa de forskjellige Omraader, for saa vidt man der kunde møde fyldig repræsenteret, kunde der fra dansk Side kun udrettes noget ved at være i Forbindelse med Sverrig og Norge, og Taleren skulde derfor, i det han i øvrigt henholdt sig til, hvad hans Kollega nys havde udtalt, henstille til Landhusholdningsselskabet, at det vilde opfordre Regjeringen til at træde i Underhandling med Sverrig og Norge og ad den Vei faa en forøget Trafik paa England i Gang, thi han erkjendte selvfølgelig, at man skal søge Udvikling; Tiden var haard, og man burde derfor søge enhver god Vej, der kunde føre til virkelig sand Udvikling af bestaaende sunde Forhold.

Grosserer C. V. Bunch, der fuldstændig kunde slutte sig til de Herrer Heyman og Rützou, skulde kun se hen til Æggeexporten. I 1880 udførtes der fra Esbjerg 414,663 Snese Æg, medens Udførslen fra hele Landet i samme Aar var 1,992,054 Snese, saa at altsaa mellem en Fjerdedel og en Femtedel af hele Æggeexporten gik over Esbjerg, hvilket maatte betragtes som et godt Resultat for Esbjergs Vedkommende. Dette Forhold havde imidlertid forandret sig, i det Udførslen af Æg fra Esbjerg nu kun beløb sig til en Tyvendedel af Udførslen af denne Vare fra hele Landet, samtidig med at hele Udførslen af Æg i Aarene fra 1880 indtil nu var steget fra 1,992,000 Snese til 3,643,000 Snese. Dette viste, at Esbjerg nu saa godt som slet ikke benyttedes til Export af denne Vare. Hvad der gjorde det, kunde Taleren ikke sige bestemt, men rimeligvis laa Skylden hos Jærnbanen, og for en Forbedring i denne Henseende indtraadte, saa at Skibet fra Esbjerg virkelig kunde være til fuld Nytte, troede Taleren ikke, det var nødvendigt, at Dampskibsfarten forøgedes, ligesom det ogsaa var et Spørgsmaal, om der vilde blive Fragt nok til to Skibe at sejle med. Kjøbenhavn var vistnok Stedet, hvorfra man skulde gaa ud, og her kunde der foretages en Forbedring, nemlig den, at Skibet til London kom til at afgaa ikke til ubestemte Tider, men lige saa præcis som Skibet til Newcastle. Naar det skete, vilde der vistnok være vundet alt, hvad der paa det nuværende Stadium kunde vindes for alle Varers Vedkommende. Der var vistnok ikke Trafik nok for Øjeblikket til to Skibe. Hvad Æg for øvrigt angik, da burde Landmændene forbedre Hønsæavl og ikke gemme Æggene og derved ødelægge dem. En stor Del Bønder opbevarede Æggene, uden at have Forstand paa at præservere dem, til Avgust og September Maaneder, i Haab om at opnaa højere Priser, og Forholdet var for Øjeblikket saaledes, at vi ikke kunde handle paa England med friske Æg, men vare

blevne sejlede agter ud. Hvert andet Æg var som Følge af den brugte Fremgangsmaade uspiseligt, thi Æg var ligesom Smør en fintfølende Vare, der ogsaa maatte frem saa hurtigt som muligt, men Skylden for, at den ikke kunde komme det, laa som sagt hos Bønderne. Talerens Forslag var altsaa det, at Landhusholdningsselskabet vilde interessere sig for at faa de indenlandske Forbindelsesforhold med Esbjerg ordnede paa en heldig Maade samt sørge for, at der her fra Kjøbenhavn blev en ugentlig Dampskibsfart til London uafhængig af Liebaourouten, for at der kunde komme Præcished i Afgangstiden tilstede.

Professor Segelcke. En Ulempe havde det været, at Skibet til London, der for øvrigt ikke kom hurtigt nok frem, ikke havde haft nogen fast Losseplads derovre. Der blev i 1879—80 gjort Forsøg med at sende Smør ad denne Vej til London, men det faldt hurtigt bort formedelst den nævnte Ulempe; man forlangte det sendt ad en anden Route, og Resultatet blev, at det sendtes via Newcastle. Losningen paa Thamsen var til stor Plage for Modtagerne.

Grosserer Philip W. Heyman. Grunden til, at Dampskibet til London ikke havde nogen fast Anlægsplads, laa vistnok hovedsagentlig i dets uregelmæssige Ankomst hertil. Hvis man derfor vilde formaa Dampskibsselskabet til at indføre bestemte Afgangstider herfra til London med hurtigt sejlene Skibe, saaledes som det nu er Tilfældet til Newcastle, saa vilde vistnok alt være vundet, hvad man kunde ønske. Taleren syntes overhovedet, det var en daarlig Politik at tage Munden for fuld og at anmode om andet eller mere, end hvad man kunde øjne nogen Mulighed for med Billighed at opnaa.

Sekretæren. Selskabet skulde ikke rette nogen Anmodning til nogen, men paa Opfordring fra Regjeringen afgive en Betænkning over den Fordel og Betydning, det kunde have for Landbruget, hvis der foranstaltedes en hyppigere Dampskibsforbindelse fra Esbjerg til England; derfor paahvilede det ikke Selskabet at tage de Statsborgerhensyn, som før bleve nævnte. Det maatte blive Regjeringens egen Sag at tage Hensyn dertil.

Grosserer Philip W. Heyman skulde hertil bemærke, at hans Svar udelukkende var rettet mod Professor Segelcke, der med saa stærkt Eftertryk tog den udvidede Fart i Forsvar.

Grosserer P. Rützu. Imedens Dampskibene, der gik direkte fra Hamborg til London, brugte circa 36 Time til Overfarten, kunde man ad Jærnevejen fra Hamborg til Vlieszingen, videre pr. Dampskib til Queenborough og Chatham-Dover Jærnbane naa London i 22 Timer, men Hamborgeren benyttede ikke denne Route til sine Forsendelser, han benyttede de direkte Dampskibe, og det samme vilde vi gjøre, selv om Esbjerg-Routen forkortede os Vejen en halv Snes Timer.

Det gode ved vore nuværende Forsendelsesforhold var, at det meste af vor Udførsel til England, ikke Skotland, var concentreret paa Newcastle, thi det havde til Følge, at de store engelske Jærnbane-Compagnier fandt det lønnende at vise vore Dyr og vore Produkter speciel Interesse ved Ankomsten til Newcastle og besørgede alt med en saa forbausende Hurtighed, at alt, hvad der ankom om Søndagen og Mandag Formiddag, allerede om Tirsdagen var fordelt over hele England.

Konferentsraad Tesdorpf beklagede, at de Landmænd, der interesserede sig for dette Spørgsmaal og vare indbudne til at deltage i Forhandlingerne, ikke vare tilstede, men som allerede bemærket, var det forskellige Forhold, der begrundede Fraværelsen. De Spørgsmaal, som Selskabet havde stillet til de Herrer, vare nu blevne besvarede; men med Hensyn til Flæsk var der endnu den Dunkelhed tilstede, at det kunde sendes lige saa billigt over Hamborg til England som over Esbjerg.

Grosserer Philip W. Heyman. Fra Hamborg til London var Fragten utrolig billig; for Flæsk var den for Tiden ikke mere end 5 sh. pr. Ton. Det laa rimeligvis i, at Varerne, der gaa fra

Hamborg til London, mest betragtes som Retourgoods, medens det her er Tilfældet, at de Varer, der gaa herfra, betragtes som det Gods, der skal betale Linjen, og det er nok endda vanskeligt, at faa Retourfragter hertil, især til Esbjerg.

Konferentsraad Tesdorpf. Hovedexporten fra Esbjerg var levende Kreaturer, og efter hvad Taleren havde bragt i Erfaring, var denne Export voxet stadig indtil det sidste Aar. Det kunde ikke nægtes, at det vilde være afgjort heldigt, om der kunde tilvejebringes en to Gange ugentlig Forbindelse mellem Esbjerg og London, ligesom det ogsaa vilde være heldigt, om vi i Forbindelse dermed kunde faa en direkte Fart i Gang mellem Kjøbenhavn og London aldeles uafhængig af Farten paa Liebau. Formanden for det forenede Dampskibsselskab havde sagt til Landmændene, at de skulde holde sig til Landvæsenet og ikke agere Handelsmænd eller Skibsrhedere, men hvis var Skylden, at Danmark fremdeles havde beholdt den frie Indførsel af Kvæg til England, medens Tyskland, Holland, Frankrig og Belgien maatte slagte ved Kysten? Landvæsenets, udelukkende Landvæsenets! Det var det, der helt og holdent fra først til sidst tog Initiativet, uagtet det just ikke blev opmuntret dertil, hverken fra Handelsstanden i Kjøbenhavn eller Aarhus, og paa lignende Maade var det gaaet, da Taleren 1865 vilde forsøge at skaffe en direkte Export i Stand af levende Kreaturer fra Østersøen til England, og det var Landvæsenet gennem Landhusholdningsselskabet, der senere havde vaaget over, at denne Udførsel af Kvæg til England ikke er bleven os forbudt. Spørgsmaalet var nu, da Skoen trykkede ganske overordentligt, da Landbruget uden egen Skyld var stedet i en Konkurrence, som man for nogle Aar siden ikke havde drømt om, om der ikke kunde tilvejebringes en højere Pris for Landmandens Produkter, som han ved eget Initiativ, ved egen Virksomhed havde bragt til at staa paa et højest prisværdigt Standpunkt, saa at f. Ex. dansk Smør — trods det, der var udtalt af Hr. Gross. Andrew og andre — i de ugentlige, engelske Prislister stod 7 sh., ja havde endogsaa været 10 sh. over Kielerprima. Landmændene kunde ikke sige andet, end at de Herrer Kjøbmænd vare i deres gode Ret, naar de kritiserede Landbrugets Produkter, men Landmændene satte ogsaa megen Pris paa den Kritik, som de handlende og Konsumenterne i England udtalte gennem den Pris, de betalte for Produkterne, og var det nu ikke muligt, at de danske Produkter ogsaa kunde finde Vej til de mere velhavende Konsumenter i de store, engelske Byer? Det var egentlig Meningen med de Bestræbelser, der nu vare fremme. Taleren havde for nylig i Østpreussen set, hvorledes man der bar sig ad med at forsende Smør i Pundvis til Berlin. Smørret forsendtes i simple Kasser med 8 Pund i hver og fandt en god Afsætning. Et Forsøg med en saadan Detailforsendelse — Tiderne tvang os jo alle til at gjøre os Umage for at komme fremad — vilde blive gjort med det fineste Smør, Taleren kunde tilvejebringe, for at prøve paa at komme i nær Berørelse med London, som efter Talerens Mening var et meget lunefuldt Marked. Et Forsøg burde imidlertid gjøres og vilde som sagt ogsaa blive gjort; man saa sig jo ikke i Stand til forud at sige, hvad det kunde føre til.

For Taleren stod den her omhandlede Sag saaledes, at hvis der uden noget stort Offer kunde tilvejebringes en to Gange ugentlig Fart paa London fra Esbjerg, skulde vi fastholde denne Linje, for hvilken Kreaturtransporten jo vilde danne Hovedfundamentet, men en regelmæssig Fart paa London fra Kjøbenhavn maatte regnes for lige saa vigtig. Kjøbenhavn var og blev Centralpunktet, men man skulde ogsaa holde Esbjerg fast og ikke lade sig forknytte af de Udtalelser, der vare komne fra de Herrer, der havde udtalt sig, hvem man for øvrigt maatte takke for deres aabne Vidnesbyrd med Hensyn til Esbjerg.

Grosserer Philip W. Heyman. Naar det af Konferentsraad Tesdorpf var blevet sagt, at de daarlige Tider vare opstaaede uden nogen som helst Skyld fra Landmændenes Side, og at Land-

mændene gjorde alt for at tilvejebringe det fineste Produkt, skulde Taleren bemærke, at man dog vist næppe kunde sige, at det var aldeles uden egen Skyld, naar en Fabrikant havde betalt sin Fabrik for dyrt, eller naar en Jordbruger havde købt sin Jord for dyrt. Havde alle Landmænd, saaledes som Konferentsraad Tesdorpf, haft deres Ejendomme til de lave Priser (Tesdorpf: Jeg har saamænd ikke min Jord til lave Priser), saa vilde Forholdet vist ikke have været saaledes nu, og med Hensyn til, at Landmændene gjorde alt for at tilvejebringe det fineste Produkt, vilde Taleren ikke undlade at oplæse et Telegram, som han netop havde faaet Aftenen forud fra sit Hus i London, og som netop klart beviste det modsatte. Telegrammet, der omhandlede Flæsk, lød saaledes: «Markedet flovt, kun irsk sælgeligt, dansk alt for fedt.» Taleren havde i meget lang Tid ikke bestilt andet end at opfordre Landmændene til at lægge sig efter at producere magre Svin, for saa vidt de ønskede at faa deres Svin ordentlig betalte, men desuagtet vedbleve de Herrer Landmænd stadigvæk at levere en saa fed Vare, at det danske Flæsk var i Vanry paa Grund af dets Fedme og næsten ikke til at sælge i London.

Konferentsraad Tesdorpf. Det var Landmandens Opgave at søge at tilvejebringe det bedst mulige Produkt for at opnaa den højeste Pris, og Taleren søgte ogsaa i alle Maader at løse den, saa vidt det stod i hans Magt.

Hermed sluttedes Forhandlingerne.

b. Mødet i Kjøbenhavn den 16^{de} Marts 1886.

Tilstede vare: Docent Fjord, Kmhrre, Baron Wedell-Wedellsborg, Grossererne Bunch, Busck, Heyman og Rützou, Prof. Segelcke og Sekretæren. Ogsaa til dette Møde havde Vejrforhold og andre Omstændigheder hindret en Del af de indbudte i at komme tilstede.

Forhandlingerne ved dette Møde ledes af Docent Fjord, der bemærkede, at de vare at betragte som en Fortsættelse af den tidligere Forhandling, men medens man forrige Gang nærmest havde holdt sig til Punkterne 1 og 2 i den forelagte Disposition, vilde det være ønskeligt, om man nu kunde faa Forhandlingen udstrakt til ogsaa at omfatte de øvrige i Dispositionen opstillede Spørgsmaal. Landhusholdningsselskabet stod aldeles neutralt i denne Sag og søgte blot gennem sagkyndige paa de forskellige Omraader, hvorom her var Tale, at indsamle Oplysninger angaaende det i Indenrigsministeriets Skrivelse nævnte Forhold, for derpaa at begrunde en Betænkning.

Professor Segelcke ønskede at belyse en Del af de Indvendinger, der i det forrige Møde fremkom mod en Udvidelse af Dampskibsfarten fra Esbjerg til England, og Taleren skulde alene holde sig til denne Route, eftersom Indenrigsministeriet kun havde spurgt om, hvilken Betydning for det danske Landbrug der kunde tillægges en Udvidelse af Dampskibsfarten paa England fra Esbjerg.

Hvad nu først Bekostningerne ved en saadan udvidet Dampskibsfart angik, da lode Udtalelserne i forrige Møde paa, at de vilde blive saa betydelige, at der allerede af den Grund slet ikke kunde være Tale om at faa en udvidet Fart bragt i Stand. Anslog man imidlertid den Sum,

som Staten skulde udrede f. Ex. til det forenede Dampskibsselskab for at udvide Farten fra Esbjerg til Parkeston eller direkte til London med 2 ugentlige Toure ud over den ene, der nu blev gjort, til 150000 Kr., og oversattes den i Jærnbanesproget, vilde man faa at se, at der ikke var Tale om noget stort Offer. I Finantsaaret 1882—83 drev Staten i Jylland og Fyn 146 Mil Jærnbane, som havde kostet Staten 85½ Mill. Kr. at anlægge. Hvis denne Sum skulde forrentes med 4 pCt. p. a., skulde Driften indbringe 3½ Mill. Kr. aarlig, men de jydske-fynske Baner indbringe kun 1½ Mill. Kr. aarlig, og Staten ofrer altsaa aarlig herpaa — vistnok lavt regnet — 2 Mill. Kr. eller 13152 Kr. pr. Banemil, saa at de 150000 Kr., som den udvidede Dampskibsfart paa England fra Esbjerg vil koste at holde vedlige, altsaa ikke ville repræsentere mere end det Tilskud, der aarlig medgaar til at drive 11 Mil af de jydske-fynske Baner, eller en Strækning som fra Silkeborg til Skjern. (Kmhrrre, Baron Wedell-Wedellsborg: For at have fuld Nytte af Skibene maa de gaa i Dok i London, og Summen vil da blive noget større.) Taleren havde ganske vist ikke taget Hensyn dertil, han havde nærmest tænkt sig, at man vedblivende benyttede Parkeston-Routen, og som han antog, fremgik det i øvrigt af det anførte, at der ikke angaaende Bekostningen ved den udvidede Fart fra Esbjerg i noget Tilfælde var Anledning til at bruge et saa stærkt Udtryk som «uhyre Tilskud», saaledes som der var gjort i Gross. Buscks Skrivelse.

Naar Grosserer Heyman i forrige Møde betegnede det som socialistisk, hvis Staten vilde yde Tilskud til en saadan udvidet Dampskibsfart, da kunde Taleren være fuldstændig enig deri, for saa vidt Ordet «socialistisk» toges i god Betydning, men i en saadan Betydning blev det ikke anvendt af den ærede Taler, skjønt denne næppe finder, det er «socialistisk», at Staten paatager sig Bekostningen og Risikoen ved at befordre hans Telegrammer, Breve, Handelsvarer og deslige. Var det ikke socialistisk, kunde der heller ikke være noget socialistisk — Ordet taget i den Forstand, hvori den ærede Taler brugte det — i, at Staten ydede et Tilskud til en udvidet Dampskibsfart fra Esbjerg til England. Staten haabede jo netop, at de Penge, den gav ud til slige Øjemed — de bleve jo ikke forærede til den ene eller den anden — skulde komme ind igjen gennem en forøget Skatteevne.

Hvad angik Spørgsmaalet om Betydningen af at komme i nærmere Berørelse med London, da skønnede Taleren ikke rettere, end at mange af de Oplysninger, der fremkom ved forrige Møde, tale mere til Fordel for end mod, at dette Spørgsmaal havde sin Betydning. Var der nemlig, som af Gross. Heyman oplyst, i forrige Aar dirigeret her fra Landet 61543 Dritler Smør til London eller en Sjettedel af vor Smørproduktion, uagtet Forsendelsen af Hovedmassen heraf var sket ad den lange Omvej via Newcastle, uagtet Varerne lide ved den langvarige Transport ad Jærnvejen, uagtet vi i London maa konkurrere med Franskmand, Hollændere og Belgiere, som daglig sende friske Varer til Markedet, saa viste dette tydeligt og klart, at Londons Smørmarked havde stor Interesse for os, og at der var al Sandsynlighed for, at Afsætningen der vilde kunne udvides, naar der ikke som nu paa alle mulige Maader blev lagt Hindringer i Vejen derfor, men i dets Sted gjort noget for at op-
hjelpe Afsætningen der i Lighed med, hvad der var gjort for at ophjelpe Afsætningen paa de andre engelske Pladser. Saa snart der var Tale om Manchester og det nordlige England, vare de Herrer Kjøbmænd ivrige for at faa en direkte Forsendelse bragt i Stand, men naar der var Tale om London, var enhver som helst Omvej god nok.

Naar Hr. Gross. Andrew i sin Skrivelse udtaler, at virkelig første Klasses Smør ikke lider noget ved at henstaa, om han end kun vil garantere for det nogle Dage, og han lidt senere hen anfører, at der kun bliver fabrikeret meget lidt af første Klasses Smør her i Landet, medens Hoved-

massen af Smørret har Fejl og slet ikke taaler at gjemmes, skulde man ogsaa synes, at det maatte tale ulige mere for end imod, at en hyppigere Forsendelse vil være til stor Gavn.

En Indvending, som Taleren dernæst skulde søge at imødegaa, var, at der kun holdes Marked én Gang ugentlig i England. For Londons Vedkommende gjaldt det ikke, thi Fransk-mændene sendte Smør daglig til London. Selv om det imidlertid ogsaa skulde gjælde der, kunde Taleren ikke indse, at det havde mindste Betydning; thi kunde de engelske Grossister og en stor Del Detailhandlere nu paa Tro og Love købe dansk Smør, de ikke havde set, og som først kom dem i Hænde tidligst Ugen efter, at de havde købt det, skulde man ikke kunne tro andet, end at de, naar der var Lejlighed til at faa friskt Smør to Gange ugentlig i London eller andensteds, da paa den ugentlige Markedsdag vilde udsøge det Smør, de havde Brug for i den første Halvdel af Ugen, og paa Tro og Love forlange tilsendt, hvad de havde Brug for i Resten af Ugen; det vilde være et langt mindre Tillidsforhold end det, der nu udkrævedes fra de engelske Grossisters Side, som købte Smør i Danmark. Saadanne Handeler havde Taleren set gaa for sig i London.

Af Tabellen over Udførslen saa det ud, som om Smørudførslen fra Esbjerg var i Tilbagegang, i det der i 1881 derfra udførtes $4\frac{1}{2}$ Mill. Pund, i 1884 kun 3 Mill. Pund. Dette be-roede imidlertid kun paa, at i 1881 havde vi en Vinter ligesom i Aar. Istransporten over Storebælt varede i 62 Dage, og i den Tid var sikkert en Del Smør bleven dirigeret over Esbjerg, som ellers ikke vilde være kommen der. Af samme Grund vilde vistnok Aaret 1886 komme til at staa med en ekstraordinær stor Udførsel af Smør for Esbjergs Vedkommende.

Taleren skulde dernæst gaa over til at berøre nogle Forhold angaaende Smørrets Kvalitet. Alle vare vistnok enige om, at Afsætningen i England blev vanskeligere og vanskeligere; Grosserer Andrew udtrykte dette saaledes, at Kunderne forlangte bestandig finere og finere Smør, men Land-mændene, der havde gjort saa meget for at forbedre Smørrets Kvalitet, vilde sikkert heller ikke staa tilbage, naar de saa, at der fra Handelsstandens og Regjeringens Side blev ydet den fornødne Lettelse i Retning af at skaffe den finere Vare frem saa hurtigt som muligt. Ved «finere Smør» forstaar man i England Smør med en bestandig renere og renere Smag og Lugt, og der tænkes da først og frem-mest paa, at det ikke har nogen som helst Afsmag eller ilde Lugt, som er Smørret fremmed. Ved Siden heraf kræver dog de Kunder, der ynde fint Smør, at der skal være mindre og mindre Salt i det. Det Smør, vi nu sendte til England, indeholdt mindre Salt end det, der blev sendt derover for 20 Aar siden. I Saltmængden gives der endnu en Række af Gradationer, inden vi naa ned til det usaltede Smør. Professor James Bell, Bestyrer af Statslaboratoriet i London (The Sommerset House Laboratory), har i andet Ojemed undersøgt 111 Prøver af det saltede Smør, som gaar i Handelen, og Resultatet af hans Undersøgelse var, at

11 Prøver, α: 10 pCt. af samtlige Prøver, indeholdt $\frac{2}{5}$ —1 pCt. Salt.

23 — , α: 20 — — — — — 1—2 — —

33 — , α: 30 — — — — — 2—3 — —

44 — , α: 40 — — — — — over 3 — —

Ved Siden af usaltet Smør bliver der altsaa i London solgt saltet Smør med alle mulige Gradationer i Saltmængden. Det bedste af vort Smør kom til England med en Saltmængde af mellem $1\frac{1}{2}$ og 2 pCt., det simplere med en Saltmængde af mellem 2 og 3 pCt., og det simpleste med en Saltmængde af over 3 pCt. Fra de $1\frac{1}{2}$ til 2 pCt. Salt, som vort fineste Smør indeholdt, var der langt ned til usaltet Smør. Det var naturligvis ikke Meningen, at vi, saa snart vi fik en hyppigere Forsendelse til England, lige strax skulde gaa over til at forsende store Mængder endsige alt vort Smør i usaltet Tilstand. Vi vilde prøve os frem, sende Smør over med ringere og ringere Saltmængde,

inden vi gik over til at lave usaltet Smør, og Forholdet vilde da uden Tvivl blive, at det allerbedste kom til at gaa til England i usaltet Tilstand, medens det, som lod noget tilbage at ønske, blev saltet med en efter den vigende Kvalitet og Afsætningsstedet afpasset Saltmængde. At den Saltmængde, vort Smør nu indeholdt, var større, end det behøvedes, hvis Smørret ikke var udsat for at blive gammelt, inden det kom paa Markedet, var utvivlsomt; den maatte til for at dække over Fejlene.

Ved forrige Møde blev der henvist til, at vi skulde søge at knytte Forbindelse med Sverrig og Norge og fremme vor Udførsel i Forbindelse med disse Lande, da disse tre Lande hver for sig ikke formaaede ene at bære de Byrder, som en udvidet Trafik medførte, men Taleren troede ikke, at Svenskerne trængte til vor Bistand; de havde Øje for, hvad en hyppig Forbindelse med England havde at betyde, thi efter hvad Taleren havde faaet at vide, vilde der allerede den 1ste Maj d. A. blive aabnet en to Gange ugentlig Forbindelse mellem Göteborg og Hull, som ligger paa Vejen til Manchester og Leeds, netop de Steder, hvor vi have vor Hovedafsætning af Smør. Havde der derfor tidligere været Anledning til at faa en foretaget Dampskibsfart paa England i Stand, vilde det nu være dobbelt vigtigt, da en af vore nærmeste Konkurrenter og tilmed en af dem, der netop lavede Smør af samme Klasse som vi, kom i en to Gange ugentlig Forbindelse med England. Taleren maatte derfor vedblivende anbefale, at man udvidede Dampskibsfarten fra Esbjerg til England og ikke lod sig afskrække af, at Udførslen fra denne Havn nu kun var ringe, ikke lod sig afskrække af, at Dampskibene ikke kunde faa fuld Fragt eller lignende, lige saa lidt som man lod sig afskrække af saadanne Hensyn, naar der var Tale om at anlægge Jærnbanner. — Endnu skulde Taleren kun gjøre opmærksom paa, at Udførslen af Smør fra Esbjerg var meget større nu end hele Kongerigets direkte Udførsel af Smør til England for 25 Aar siden, i det den da, saa vidt Taleren mindedes, ikke var mere end 8798 Tønder, altsaa ikke engang 2 Mill. Pund, medens der fra Esbjerg alene nu udføres over 3 Mill. Pund.

Grosserer Philip W. Heyman. Naar Professor Segelcke til Støtte for Esbjerg-Fartens Udvidelse har udtalt, at der nu udførtes et langt større Kvantum Smør over Esbjerg, end der for 25 Aar siden udførtes fra hele Landet, indsaa Taleren ikke, hvorfor Professor Segelcke ikke lige saa godt havde talt om, hvad der udførtes fra hele Landet direkte til England for 28 Aar siden, thi da drejede det hele sig om et Par Hundrede Tønder, og saa vilde han jo have faaet et endnu meget fordelagtigere Forhold ud. Dette Argument havde derfor ikke det ringeste at betyde, thi da var det noget nyt at sende Smør til England. Taleren mindedes meget vel, at der for 28 Aar siden kom en Skotte til ham og saa paa Smør, hvilket han syntes godt om — og ogsaa var villig til at købe, men fordrede, at det skulde mærkes Kiel, og Taleren havde megen Vanskelighed ved at faa Manden overtalt til at lade det gaa med Mærket: finest Danish Estates. Det var Begyndelsen til den direkte Afskibning, og Sammenligningen, som Professor Segelcke anførte, var altsaa uden Betydning. Naar dernæst Professor Segelcke lige over for Talerens Ytring ved forrige Møde, at man ved at forlange Hjælp af Staten i det her omtalte Øjemed vilde komme til at gaa paa socialistisk Grund, drog den Parallel, at Staten drev Jærnbanner for egen Regning med stort Tab, maatte Taleren bemærke, at det ene Forhold aldeles ikke havde noget med det andet at gjøre, eftersom Jærnbandedriften var noget, der var af almen Interesse, medens den forlangte Begunstigelse udelukkende vedrørte en enkelt Stand. Det var en Indbildning at tro, at vort Produkt skulde blive bedre anset, fordi det kom et Par Dage friskere til Markedet, thi mere end et Par Dage vilde der dog ikke kunne være Tale om at vinde; det kan jo kun dreje sig om de Dage, der ligge imellem dem, hvorpaa der nu afgaar Damper, og dem, paa hvilke der projekteres yderligere Damper, og han forstod derfor slet ikke, hvad Professor Segelcke mente med, at vort Smør blev 3 à 4 Uger gammelt, inden det kom til Konsumenten. Der er jo i

mange Aar allerede gaaet Damper derover hver eneste Uge. Han maatte sige det samme, som Hr. Andrew havde sagt, og som Hr. Plum havde udtalt i den nys oplæste, baade i Form og Indhold aldeles fortræffelig affattede Skrivelse, nemlig, at naar vort Smør var godt, kunde det udmærket taale at staa det Par Dage over. De Fejl, vort Smør havde, havde det næsten fra Kjærnen. Hvad der særlig klagedes over vort Smør, var, at det var oversyrnet og oljet, men denne Egenskab kunde mærkes ved Smørret, selv om man fik det Dagen efter, at det var produceret. Selvfølgelig vilde Fejl af den Natur udvikle sig mere og mere, men Fejlene vare der i hvert Tilfælde strax, og det, som der derfor særlig skulde lægges Vægt paa, og som de ledende Mænd af yderste Evne burde arbejde hen til, var, at faa Producenterne til at lave et virkelig godt Produkt, hvilket efter hans Mening maatte kunne gjøres lige saa godt herhjemme nu som tidligere. For sit Vedkommende ansaa Taleren det Smør, vi herhjemme havde for 20—30 Aar siden, for at være ubetinget langt finere end det, der nu produceres. Hvori det laa, kunde Taleren ikke sige, men hvad f. Ex. Holdbarheden angik, da var den den Gang ganske anderledes god end nu, uagtet Smørret ikke den Gang var stærkt saltet, i alt Fald ikke det, man kaldte fint Herregaardssmør. Hvis vort Smør virkelig var fint, vilde Kunstsmør ikke saaledes have faaet Overtaget, som det nu har, og det havde forbavset Taleren at se, at Tilførslen fra Holland til Storbritannien af Kunstsmør i Maanederne Januar og Februar dette Aar havde andraget 2½ Gange mere end alt det Smør, der var kommet til Storbritannien fra Danmark i det samme Tidsrum.

Fra Holland var der nemlig til Storbritannien i Januar og Februar Maaneder sendt 159185 Centner Kunstsmør, medens der fra Danmark af naturligt Smør i samme Tidsrum kun var afsendt 63105 Centner. Desuden var der samtidig fra Holland sendt 33537 Centner naturligt Smør. Taleren kjendte ikke Kunstsmør og havde aldrig kunnet bekvemme sig til at sætte Tænder i det, men han havde hørt sige, at der skal kunne laves Kunstsmør, som skal være bedre end meget af det, som herhjemme af Producenterne gjøres Fordring paa at kaldes 1ste Klasses Smør; at det maatte være godt, syntes at ligge deri, at det havde kunnet arbejde sig op til at blive foretrukket for dansk Herregaardssmør med Fejl (Professor Segelcke: I friske Varer?), ja, med nyt dansk Smør med Fejl. (Professor Segelcke: Der kommer ikke nyt dansk Smør til England.). Ja, Taleren fik Smørret om Torsdagen og sendte det bort samme Dag, og allerede om Tirsdagen var det hos Konsumenterne, hurtigere kunde det dog vanskelig tænkes. (Prof. Segelcke: Hos Detailhandlerne?). Ja, netop hos Detailhandlerne. (Prof. Segelcke: Det er da kun den sidste Drittel, der ikke bliver saa gammel, medens Butterine er i England 38 Timer efter, at det er lavet). Ja, herpaa skulde Taleren svare, at han fik Smør fra Gaarde, der paa Tider af Aaret kun producerede 1 Drittel om Ugen, og der gjordes Fordring paa 1ste Klasses Betaling; om saadan en Drittel kunde der dog næppe være Tale om at sende noget af den først og noget af den sidst paa Ugen bort. Taleren troede, at hvad der hovedsagentlig bevirkede de lave Priser i Øjeblikket var, at Forbrugsevnen i England var betydelig aftagen, ligesom han ogsaa troede, at det samme i høj Grad var Grunden til, at en saa stor Del af vort Smør var gaaet til London som Overproduktion, som det havde været Tilfældet i Fjor. Han ansaa det for afgjort, at der for Tiden var Overproduktion ud over, hvad vore sædvanlige Markeder kunde aftage, men der var ikke det ringeste i Vejen for, at Midland Counties, nemlig Manchester og Omegn, som vare vore Hovedmarkeder, vilde kunne tage alt det fine Smør, vi producerede, saa snart Forbrugsevnen atter blev bedre i England, og saa vilde ogsaa nok de bedre Priser komme igjen. Det var ikke alene for Smørrets Vedkommende, at dette Forhold var tilstede, for Flæskets f. Ex. var det ganske det samme. Man vilde forbavses ved at se i hvilken Grad det Kvantum Flæsk, der i 1885 kom til London, var mindre end i 1884, og desuagtet havde det dog været vanskeligt, ja meget vanskeligt at sælge Flæsk i 1885 i London, medens der i 1884 endog havde været Rift om det.

Landmændene og Videnskabsmændene burde udelukkende have deres Opmærksomhed henvendt paa, hvorledes Varerne skulde produceres, og hvorledes man skulde faa en fin Vare, Kjøbmændenes Sag blev det da at give Oplysning om de Fejl, Produktet led af, samt at bestemme det Sted, hvor Varerne skulde sendes hen og til hvilket Marked, det vilde være det heldigste at bringe dem, thi det maatte man dog virkelig overlade Kjøbmændene, som, det turde han vel nok sige uden at være ubeskeden, vare dem, der maatte have mest Forstand paa det Punkt.

Hvad Spørgsmaalet om Markedsdage angik, da var der i Midland Counties, Manchester og omliggende Byer, kun Marked 1 Gang om Ugen, og hvad London angik, saa var det ganske vist, at der der var to Markeder om Ugen. Oplysningen i den Henseende gik ud paa, at der er Smørmarked i London baade Mandag og Fredag, og for dansk Smør var Mandagen den vigtigste, da største Delen af det den næsten Morgen fra Newcastle forventede Smør og det om Lørdagen fra Harwich ankomne da bliver solgt. Naar Professor Segelcke undrede sig over, at der kan sælges forud, inden Varernes Ankomst, altsaa paa Tro og Love, da skulde Taleren hertil svare, at det slet ikke var en eneste Smule vanskeligt, lige saa lidt som det var vanskeligt for Kjøberen at kassere paa Tro og Love. Kjøberne i England kjendte godt vore Mærker og vidste godt, hvad det var for Gaardes Produktion, de købte, men kommer Smørret ind en enkelt Uge og er mindre godt, kassere de det sans façon og trække 10 à 20 sh. af pr. Centner. Sligt skulde man prøve paa at gjøre herhjemme lige over for vore Landmænd. (Prof. Segelcke: Det gjøres somme Tider.). Ja, det skulde Taleren ikke kunne sige, han havde ikke gjort det. Til Slutning skulde Taleren kun sige, at han vedblivende var af den Mening, han udtalte i forrige Møde, nemlig, at en Udvidelse af Routen Esbjerg—London ikke vilde faa nogen Betydning for vort Landbrug.

Kmhrr., Baron Wedell-Wedellsborg beklagede, at Vejrforholdene førte det med sig, at han var den eneste Landmand, der var tilstede for at deltage i Diskussionen om en Sag, i hvilken Kjøbmændenes og Landmændenes Meninger stode skarpt over for hinanden. Naar det ved forrige Møde var blevet udtalt, at Forholdet mellem Landmænd og Kjøbmænd absolut maatte blive lunkent, naar Landmændene ofte hørte Professor Segelcke udtale sig paa den Maade, han da gjorde, da skulde Taleren hertil kun svare, at Landmændene ikke fandt, at Handelsstanden havde taget sig saaledes af den Vare, der hedder Smør, som den burde, og som man havde Grund til at vente. Talen havde stadig lydt til Landmændene, at de skulde producere en god og holdbar Vare, og de vare vistnok ogsaa naaede saa vidt, at de kunne gjøre det og gjorde det, men der kunde ogsaa stilles for store Fordringer, og det var dog vistnok en for stor Fordring at stille til et saa fint Produkt som Smør, at det skulde kunne taale, at der hengik 14 Dage — Taleren skulde være moderat med Hensyn til Tiden — efter, at det var lavet, inden det kom Konsumenterne i Hænde, og i Særdeleshed nu, da Landbruget var gaaet bort fra at syrne Smørret saa stærkt som tidligere.

Landmændene havde faaet Øjnene op for, at det var uheldigt, at Smørret ikke kom rask nok frem, og de vare derfor blevne enige om at træde op i Forening for at faa en Forbedring i den Henseende tilvejebragt. At det nu skulde være en Abnormitet, saaledes som det blev udtalt af en æret Taler af Handelsstanden ved forrige Møde, at indgaa til Regjeringen med Anmodning om Hjælp for at faa en Forbedring bragt tilveje, kunde Taleren ikke indse. Faktum var jo, at Landbruget var Hovederhvervet i vort Land, og skulde Regjeringen kunne hjælpe det fremad, nu da Tiderne vare trykkende, maatte det dog synes at være overmaade rigtigt at gjøre det. Paa de sjællandske Landmænds Vegne vilde Taleren ikke tage i Betænkning at udtale, at de havde fuld Tillid til de handlende og ansaa Kjøbenhavn for et godt Marked, men de maatte samtidig erklære sig misfornøjede

med, at den følsomme Vare, der hedder Smør, ikke skaffes paa Markedet i kortere Tid, end Tilfældet var nu.

Hvad de af Landhusholdningsselskabet opstillede Spørgsmaal angik, da maatte Taleren beklage, at Proprietær Lawaetz ikke var tilstede, eftersom han vilde være i Stand til at besvare dem paa en fyldigere Maade end Taleren. Det første Spørgsmaal i Punkt 1 maatte Taleren besvare bekræftende. De øvrige Spørgsmaal i Punkt 1 samt Spørgsmaalene i Punkt 2 skulde Taleren ikke indlade sig paa; det maatte blive Handelsstandens Sag at tage dem under Behandling, eftersom kun den kunde magte dem. Hvad de i Punkt 3 nævnte Forholdsregler angik, da havde der jo i lange Tider fra Landbrugets Side været stillet Krav frem om at faa dem iværksatte; der maatte særlig holdes paa at faa gennemgaaende Tog, for at man kunde blive befriet for de Klager, der med Føje lode over, at Varer, der vare adresserede til Esbjerg, bleve staaende over i Lunderskov. Med Hensyn til Punkt 4 kunde Taleren sige, at saadanne Forarbejder, som der omhandles, allerede paa Sjælland vare fremkomne som Forslag om at slutte sig sammen i Kredse for at gaa over til at lave mildt saltet Smør og senere usaltet Smør, hvis det skulde vise sig, at der virkelig var et Marked derfor i London.

Naar Taleren nu havde udtalt sig som sjællandsk Landmand, havde han ikke gjort det for specielt at hævde de sjællandske Landmænds Interesser, men for at udtale, at de sjællandske Landmænd stode Last og Brast med Fynboer og Jyder og sluttede sig til de Bestræbelser, der gik ud paa at skaffe en hurtig og let Forbindelse med England, som er vort Hovedmarked.

Grosserer G. Busck skulde, da Professor Segelcke paa en Maade havde afskaaret enhver Diskussion om andre Udgangspunkter end Esbjerg, ogsaa holde sig til denne Plads alene og ikke se hen til Kjøbenhavn.

Docent Fjord. En saadan Begrænsning forelaa ikke.

Kmhrr., Baron Wedell-Wedellsborg. Man havde altid holdt fast ved, at der ogsaa skulde være en mere udvidet Forbindelse mellem Kjøbenhavn og England.

Sekretæren. Ministeriets Skrivelse udelukker ikke at se hen til Kjøbenhavn, og dette Punkt optoges ogsaa i forrige Møde af den ledende Præsident.

Professor Segelcke forudsatte, at saa snart Farten udvidedes fra Esbjerg, vilde den ogsaa blive det fra Kjøbenhavn.

Grosserer G. Busck kunde indrømme, at det af ham i hans Skrivelse brugte Udtryk: uhyre, som Professor Segelcke havde anket over, maaske var lidt vel stærkt, og at der kunde være valgt et heldigere Udtryk, men det stod klart for ham, at Udgiften vilde blive meget betydelig, naar Routen Esbjerg—England skulde indrettes saaledes, at den virkelig kunde blive til Nytte. De Smaaskillinger, som Professor Segelcke mente, at Sagen kunde ordnes for, spillede naturligvis ikke nogen Rolle, men den Sammenligning, Professor Segelcke anstillede, var ikke fuldstændig, thi man maatte ogsaa medtage, hvad det vilde koste at skaffe Varerne paa en praktisk og forstandig Maade fra alle mulige Pladser i Danmark til Esbjerg, og gjorde man det, vilde man faa at se, at det ikke drejede sig om ét, to eller tre Hundredetusinde, men om meget store Summer. Der udkrævedes saaledes en Reduktion i Jærnbanefragterne og gennemgaaende hurtige Tog til Esbjerg. Dertil kom saa ogsaa det Spørgsmaal, og det hvad enten der skulde være hyppig Forbindelse med England over Esbjerg eller Kjøbenhavn, og Taleren vilde særlig rette dette Spørgsmaal til Kammerherre Wedell-Wedellsborg, om Landmændene vilde kjøre 2 à 3 Gange ugentlig til Stationen med deres Produkter, navnlig i den travle Foraars- og Sommertid; thi just da behøvedes det mest.

Naar Professor Segelcke bemærkede, at Hamborg havde daglig Forbindelse med England, og at der fra Gøteborg snart vilde blive etableret en 2 Gange ugentlig Forbindelse med England,

saa at man fra disse Pladser vilde komme os i Forkjøbet paa alle Maader, da maatte Taleren hertil svare, at han ikke havde hørt noget om, at man fra Hamborg havde begyndt at sende usaltet eller mildt saltet Smør til England; han troede ikke, at det Smør, der kom fra Hamborg, var anderledes lavet end hidtil, fordi de havde en hyppigere Forbindelse. Og hvad os angik, som laa længere borte fra England end Holland, Frankrig og Belgien, da maatte vi nærmest lave en saadan Kvalitet, som passede efter vor Afstand fra England og vore Kommunikationsmidler. Da Professor Segelcke for 4 à 5 Aar siden havde været i Frankrig, meddelte han, at Smørret fra Nordmandiet og Bretagne var saa fint, at det om Natten maatte sendes med Iltog til Paris, for at det kunde blive spist samme Dag, det ankom om Morgen, skulde Finheden paa Holdbarhedens Bekostning yderligere kunne udvikles, maatte dette til sidst føre til, at Pariserne maatte tage til Normandiet og Bretagne for at spise Smørret der; vi, der laa 2 à 3 Dagsrejser fra England, kunde ikke tage det op med de Lande, der kun laa 12 Timers Vej derfra.

Et andet praktisk Spørgsmaal, som der ogsaa maatte tages Hensyn til, naar en flere Gange ugentlig Forbindelse skulde finde Sted, var, hvorledes der skulde forholdes med Noteringen; det vilde vistnok blive et vanskeligt Spørgsmaal at løse, ligesom det ogsaa vilde medføre praktiske Ulemper, at der, som det er oplyst fra kyndig Side og bekræftet af Grosserer Heyman, kun én Gang om Ugen er Marked i England. Men, siger saa Professor Segelcke, der er to Gange ugentlig Marked i London; hertil maa imidlertid svares, at det dog egentlig kun er den ene Dag, at Omsætningen sker, og at det er meget liden Omsætning, der sker i Slutningen af Ugen. At Staten gav Tilskud til Postrouter var givet, men Routen Esbjerg—England vilde næppe kunne komme i Betragtning i saa Henseende. Man kunde ikke sammenligne den med Routen Gøteborg—Frederikshavn, som holdtes vedlige af Hensyn til internationale Postforhold. Hvis den skulde blive Postroute, vilde det udkræve uhyre Udgifter, thi der maatte da sættes Tog i Gang til Esbjerg fra alle mulige Pladser i Danmark. (Professor Segelcke: Det er der.). Selv om de ogsaa vare der, vare de dog ikke indrettede saaledes, at man kunde indlade sig paa at benytte dem, eftersom det tog alt for megen Tid.

Endelig skulde Taleren sige til Kammerherre Wedell-Wedellsborg, der som Repræsentant for Landmændene udtalte en Misfornøjelse over, at Kjøbmændene ikke gjorde noget for dem, at Kjøbmændene tvertimod gjorde alt for at komme deres Forretningsvenner i Møde, eftersom Konkurrencen tvang dem dertil.

Docent Fjord maatte lige over for Grosserer Buscks sidste Udtalelse bemærke, at Kammerherre Wedell-Wedellsborg kun havde udtalt sin Misfornøjelse med, at Trafiken ikke var hyppig nok.

Grosserer G. Busck. Konkurrencen her i Kjøbenhavn var saa stor som næppe noget andet Sted, hvilket tydeligt og klart fremgik af Slutningsbemærkningen i Grosserer Andrews Skrivelse. En Husholdningsforretning, altsaa en Forretning, der sælger direkte til Konsumenterne i England, opkøber Smørret her i Landet direkte af Producenterne, og med en saadan Forretning maa de danske Kjøbmænd konkurrere.

Grosserer Philip W. Heyman skulde i Anledning af den mod Kjøbmændene rettede Bebrejdelse, at de ikke havde taget sig tilstrækkelig af Artiklen Smør, blot sige, at Kjøbmændene sandelig gjorde alt, hvad de kunde, i den Henseende. Hver Gang, der var Fejl ved Smørret, blev det strax skrevet til Landmændene, og det blev gjentaget Gang efter Gang, Uge efter Uge, desto værre meget ofte uden at det nyttede det ringeste, men desuagtet trak de ikke en Skilling af i Prisen; mere Godmodighed kunde man dog vistnok vanskelig tænke sig. Dernæst betaltes der meget høje Priser for Varerne, noget Kjøbmændene vare nødt til, eftersom Konkurrencen tvang dem dertil; men hvad vilde man sige om Landmænd, som paa enkelte Tider af Aaret, naar de ventede, at Prisen

skulde gaa i Vejret, beholdt Smørret hjemme og først sendte det ind senere for at faa den højeste Pris? Der fandtes jo braadne Kar i alle Lande, og det var heldigvis kun enkelte Tilfælde, der her var Tale om, og han skulde slet ikke være fremkommen med denne Bemærkning, dersom det ikke var nødvendigt mod de Angreb, der vare rettede paa hans Kolleger, Kjøbmændene, der virkelig gjøre saa meget og strække sig saa langt som muligt, blot for at imødekomme Landmændene, ja, der var jo endogsaa adskillige, der havde strakt sig saa langt, at de havde maattet lukke Boutiken. Hvad Routen Gøteborg—England angik, troede Taleren ikke, vi behøvede at frygte for den; vi vare her i Kjøbenhavn godt inde med Sydsverrig, og det var noget, vi skulde glæde os over; thi Kvaliteten af meget af det Smør, vi faa fra Sydsverrig, kaster — det var sørgeligt at skulle sige det, men Sandheden maatte frem — i dette Øjeblik Glans over vort eget Smør.

Kmhrre., Baron Wedell-Wedellsborg skulde lige over for de nu fremsatte Bemærkninger kun udtale, at han ikke havde sagt andet, end at det, der var Landmændene imod, var, at den følsomme Vare, der hedder Smør, ikke var Gjenstand for en hurtig Omsætning. En Afskibning én Gang ugentlig ansaa man ikke tilstrækkelig, og Landmændene arbejdede derfor hen til at faa en hyppigere Forbindelse med England bragt tilveje for derigjennem at tvinge de Herrer handlende til at benytte den, saa at Produkterne kunde komme tidligere paa Markedet, end Tilfældet var nu. Vel sagde de Herrer Kjøbmænd, at Smørret godt kunde taale at henstaa i deres Lager i to Uger uden at tage Skade, men det troede Landmændene efter det Kjendskab, de havde dertil, ikke.

Lige over for Grosserer Buscks Spørgsmaal, om Landmændene, hvis Dampskibsfarten forøgedes, vilde finde sig i at kjøre 2 à 3 Gange ugentlig med deres Smør til Jærnbanestationen, skulde Taleren svare, at denne Faktor spillede kun en lille Rolle, naar man blot derved opnaaede, at Varen kom hurtigere frem, end den gjør i Øjeblikket. Der var ikke udelukkende Tale om, at man, fordi man opnaaede en hyppig Forsendelse, derfor tillige mente at skulle opnaa en højere Pris for Smørret; der var tillige Tale om at faa Smørret bragt frem i frisk Tilstand, for at vi paa Smørproduktionens Omraade kunde være sikre paa vedblivende at hævde vort gode Renomme paa det engelske Marked, og et af Midlerne dertil var en hyppig Forsendelse.

Grosserer Philip W. Heyman vilde spørge de Herrer, der docerede Vejen over Esbjerg, om de ogsaa havde tænkt paa, at der maatte være Kjøbmænd derovre, og om de troede, at Kjøbmændene her i Hovedstaden, der vist vare dem, der vare særlig godt situerede til at drive de store Forretninger, vilde flytte til Esbjerg eller oprette Filialer der for at handle fra dette Sted. Dette Forhold kunde næppe lades ude af Betragtning ved Siden af det øvrige.

Grosserer C. V. Bunch mente, at for saa vidt man skulde komme til det Resultat, at en hyppigere Forbindelse med England fra Esbjerg ikke kunde anbefales, kunde man i ethvert Fald, hvis det maatte anses nødvendigt, anbefale en lidt hyppigere Fart fra Kjøbenhavn, samt at den kom til at foregaa med Bestemthed. Hvad der efter Talerens Mening talte imod en Udvidelse af Farten fra Esbjerg var de Omkostninger, den vilde medføre; man vilde umulig, saaledes som det ogsaa var fremhævet af Grosserer Busck, kunne blive staaende ved de før nævnte Udgifter, da der maatte foretages en Nedsættelse i Jærnbanefragten o. s. v. Smørret vilde desuden, troede Taleren, lide mere ved Forsendelse ad Jærnbanen end ved Forsendelse direkte med Dampskib, hvorfor han for Jyllands Østkysts Vedkommende foretrak Aarhus og Frederikshavn som Afskibningssteder. Men selv om der nu ogsaa blev indrettet en hyppigere Fart paa England fra Esbjerg, vilde mange Kunder i England dog fordre Varerne afsendte med et bestemt Skib paa en bestemt Dag af Hensyn til de engelske Markedsdage. Dette var saaledes nu Tilfældet for Ægs Vedkommende, særlig fra Hamborg, og for

Smørrets Vedkommende, som Taleren for øvrigt ikke kjendte slet saa meget til, vilde det samme vistnok blive Tilfældet.

Grosserer G. Busck forekom det, at det vilde være heldigt, om Landhusholdningsselskabet eventuelt vilde svare Regjeringen, at det var meget vanskeligt at besvare de opstillede Spørgsmaal, før Regjeringen havde givet Oplysning om, hvorledes den vilde ordne Transporten fra de forskjellige Steder i Landet til Esbjerg, og det ikke alene med Hensyn til Forbindelsesforholdene og Nedsættelse i Fragttaxterne, men ogsaa og nærmest med Hensyn til Hastigheden; thi det nytter ikke Jordbrug eller Handel, at vi kunne sejle billigt og hyppigt fra Esbjerg, med mindre vi ogsaa kunne faa vore Varer billigt og hyppigt transporterede til Esbjerg.

Docent Fjord. Det var netop et af de Spørgsmaal, man ønskede at høre de Herrer handlende udtale sig om, for at Selskabet kunde have en Vejledning at rette sig efter; men Taleren forstod saa godt, at Selskabet ikke fik Svar derpaa fra deres Side, eftersom de Herrer ikke mene, at den her paatænkte Foranstaltning havde nogen Betydning for det danske Smør.

Grosserer P. Rützu kunde ikke forstaa, at Routen Esbjerg—England kunde tænkes benyttet som Postroute, eftersom det dog var vitterligt, at selv hurtigsejlende Dampskibe brugte længere Tid til Sejladsen fra Esbjerg til Østkysten af England end den, hvori Posten befordredes fra Kjøbenhavn—Hamborg over Vlieszingen til hvilket som helst Sted i England. Hele den gennemgaaende skandinaviske Trafik over Kjøbenhavn, ja selv den over Frederikshavn gennemførtes hurtigere ved Jærnbannerne over Hamborg end Tiden for Dampskibsfarten Esbjerg—England udgjorde. — Professor Segelecke omtalte, at ved særegne Anstrængelser var der opnaaet en tvende Gange ugentlig Forbindelse imellem Gøteborg og Hull; Taleren troede ikke, at denne Route var beregnet paa Produkt-Forsendelser i Særdeleshed, i alt Fald var det hans Erfaring, at vi fra Kjøbenhavn ikke med Fordel kunde benytte Hull til Smør-Forsendelsen, og han forklarede nærmere, at Hull laa langt mere uden for Centret af de engelske Jærnbanneret end Newcastle.

Professor Segelcke havde tænkt sig, at den hyppigere Dampskibsforbindelse mellem Esbjerg og England skulde skaffe Smørret frem ikke 3 Dage, men 8 Dage tidligere end nu. Der vandtes nemlig først 3 à 4 Dage som en Følge af, at Dampskibet kom til at afgaa med 3 à 4 Dages Mellemrum, og dernæst de 3 à 4 Dage, i hvilke Smørret kom til at henstaa kortere i England end nu, foruden hvad der vilde vindes ved forkortet Henstand hos de handlende herhjemme og mere hurtigsejlende Dampskibe. (Modsigelse af Gross. Heyman). Det ældste Smør stod nu 7 Dage paa Gaardene, da der kun var Forsendelse én Gang ugentlig; det kom da her til Kjøbenhavn Mandag eller Tirsdag, stod her til Torsdag, var undervejs til England til Mandag og kom da først paa Markedet Mandag eller Tirsdag. Dernæst skulde Forbrugerne i England købe for én Uge ad Gangen, og det ældste Smør blev altsaa, som Forholdene nu vare, let 3 Uger gammelt. Blev Trafiken forøget, vilde der, maatte man forudsætte, komme mere Fart i Forretningerne, og der vilde da ikke indtræde de Tilfælde, som Grosserer Heyman nævnte, at Producenterne lode Smørret staa over fra den ene Gang til den anden. Der vilde komme nyt Liv i Mejeridriften; man vilde blive ansporet til Fremskridt paa alle Punkter, fordi man fik det Indtryk, at det vilde betale sig at anstrænge sig yderligere i alle Retninger. Usaltet Smør og Smør med $\frac{1}{2}$ —1 pCt. Salt vilde kunne finde et udmærket Marked i England, men der kunde ikke være Tale om at gaa over til Tilvirkningen deraf, saa længe Handelen foregik med den Langsomhed, som nu var Tilfældet.

Med Hensyn til Routen Gøteborg—Frederikshavn skulde Taleren bemærke, at da der i sin Tid forlangtes en Pengebevilling hertil, motiveredes dette ikke ved, at postale Hensyn gjorde sig gjældende, men derimod ved, at man vilde drage den svenske Trafik ind paa de jyske Baner, og det

var først i de senere Aar, at der existerede en særlig Konvention med Sverrig om at besørge Posten fremført. Hver Gang Indenrigsministeriet fremlægger for Rigsdagen Forslag om Jærnbaneanlæg, motiveres dette altid ved, at man anser det for givet, at Anlægget vil være i «Trafikens Interesse», og den samme Motivering mente Taleren fuldt ud kunde gjælde med Hensyn til Routen Esbjerg—England. At det skulde have nogen Betydning, at der ikke for Øjeblikket fandtes Kjøbmænd i Esbjerg, kunde Taleren ikke indse. Kjøbmænd vilde der nok komme, saa snart Forholdene vare saaledes, at der med Fordel kunde drives Handel derfra. Da man begyndte at udføre Smør fra Göteborg, maatte det kgl. svenske Landbrugsakademi for sin Regning etablere en Kommissionær der paa Pladsen, men dette var nu et tilbagelagt Stadium. Der var nu handlende, som om Vinteren afskibede 700 à 800 Dritler Smør om Ugen; det er lige saa meget som nogen handlende her i Byen afskiber. Forholder det sig rigtigt, som af Grosserer Andrew angivet, at vort Smør sælges til Arbejderklassen i England, da forekommer det Taleren et saare utilfredsstillende Standpunkt, et, vi ikke kunne blive staaende paa. Vi bør selvfølgelig søge at opnaa Afsætning til de Samfundsklasser, der have bedre Raad til at betale; men deres Fordringer kunne vi kun komme i Møde, naar vi faa en hyppig Forsendelse.

Kmhrrr., Baron Wedell-Wedellsborg ønskede fra de Herrer handlende en aldeles bestemt Udtalelse om, hvor lang Tid det varede, inden Smørret kom til sit Bestemmelsessted. Efter hvad Taleren kunde indse, vilde det Smør, der afsendtes fra Producenterne om Tirsdagen, først naa Markedet i England næste Tirsdag.

Grosserer Philip W. Heyman. Ja, det var 8 Dage, og det vilde sandelig være sørgeligt, om vort Smør ikke skulde kunne holde sig i 8 Dage. Den Gang Taleren begyndte sin Forretning for ca. 30 Aar siden, holdt Smørret sig friskt baade i halve og hele Aar, og var da endog lige saa friskt ved Træet, som da det kom ind.

Kmhrrr., Baron Wedell-Wedellsborg vilde slaa fast, at som Forholdene nu vare ordnede, kunde Smørret ikke komme paa Markedet i England under 8 Dage, hvorimod en Del af det blev 13 à 14 Dage gammelt.

Professor Segelcke maatte tilføje, at det var ikke tilstrækkeligt at regne Tiden, fra Smørret var lavet, og til det kom til det engelske Marked, der maatte ogsaa tages Hensyn til den Tid, Smørret stod hos Detailhandlerne; de solgte det ikke den første Dag, de fik det. Hos os købte Høkerne ikke Smør for en Uge ad Gangen; de vidste, at de kunde faa friske Varer hos Grosserer Rützou Fredag eller Lørdag.

Grosserer P. Rützou. Varerne indkomme kun én Gang ugentlig.

Professor Segelcke. Et Mærke indkommer en Dag, et andet Mærke en anden Dag.

Grosserer Philip W. Heyman havde i sin Husholdning en Drittel Smør ad Gangen, og det sidste Pund af denne var lige saa godt som det første; men han valgte naturligvis ogsaa af det Smør, som var virkelig fint og ikke havde Fejl.

Professor Segelcke. Det viste kun, at Sansen for «friskt» Smør endnu var lidet udviklet herhjemme; men «frisk» var en Egenskab, som andensteds nu spillede en overordentlig stor Rolle. Det var blevet en Modesag at skulle have alle Varer saa friske som muligt.

Docent Fjord vilde anmode Grosserer Heyman om at oplyse Grunden til, at Varerne fra Varde Svineslagteri gik til England over Hamborg og ikke over Esbjerg. Ønskeligt vilde det ogsaa være, om Hr. Heyman vilde udtale sig om det i Punkt 5 fremsatte Spørgsmaal.

Grosserer Philip W. Heyman maatte besvare det i Punkt 5 fremsatte Spørgsmaal benægtende, særlig for Esbjergs Vedkommende. Grunden til, at Varde Svineslagteri forsendte sine Varer

over Hamborg og ikke over Esbjerg, indeholdtes i følgende Skrivelse fra hans Etablissement i Varde: «I November 1884 forlangte vore Venner i London, at vi fremtidig skulde sende vort Flæsk over Hamborg, saaledes at det kunde være i London om Onsdagen, da dette passer bedre for en af vore større faste Kjøbere, end om Varerne sendtes over Esbjerg, eftersom de da ankomme om Lørdagen, der i London er halv Helligdag, og saa maa ligge over til om Mandagen, medens vedkommende Kjøber bruger at bringe sit Flæsk i Røgeovnen om Onsdagen. Vi holdt igjen saa godt som muligt, om ikke just af Forkjærlighed for Esbjerg-Routen, saa fordi det passede nok saa godt for Arbejdets Skyld; men vedkommende Kjøber formindskede da sin Ordre og gav Udsigt til at ville helt annullere den, saafremt Varerne ikke kom til London Tirsdag eller Onsdag. Vi valgte da at sende alt denne Vej, saa meget mere som der snarere ad den Vej spares noget i Fragt.»

Professor Segelcke vilde anmode Grosserer Rützou, som fik en Del Smør fra det sydlige og vestlige Jylland, om at meddele, hvor lang Tid det medtog at forsende Varer derovre fra og hertil. Da man nemlig levede i den Tro, at Forsendelsen herfra og til Esbjerg var mindre vel ordnet end fra Esbjerg og hertil, kunde det være interessant at høre en paa Erfaring støttet Udtalelse herom.

Grosserer Rützou kunde des værre ikke besvare det Spørgsmaal præcist. Vor Jærnbane-expedition befordrede Smørret som almindeligt Fragtgods paa en saa usikker Maade, at man ikke nøjagtigt kunde beregne, naar det kom hertil. Statsbanerne lode det vistnok bero paa Tilfældigheder, hvor hurtigt det kunde blive omladet de forskellige Steder. Naar det blev afsendt Lørdag, Søndag eller Mandag, kom det i Reglen først hertil Onsdag eller torsdag.

Professor Segelcke. Smørret derfra bliver altsaa saa meget ældre. (Gross. Heyman: Det hedder ofte fra Gaardene, at de ældste Dritler ere bedre end den yngste.). At den yngste Drittel undertiden var slettere end de ældre laa i, at man, da der kun var Lejlighed til at afsende Smør én Gang ugentlig, nedslog den samme Dags Morgen, den sendtes afsted, altsaa inden den havde faaet Tid til at sætte sig.

Docent Fjord. Efter Hr. Grosserer Rützous Udsagn, var der altsaa Trang til en sikrere og hurtigere Jærnbaneforbindelse, end der nu fandt Sted, og da der saaledes var givet Svar paa Hovedspørgsmaalet i Punkt 3, vilde det være ønskeligt, om man kunde faa Udtalelser vedrørende Betydningen af afkølede Rum i Jærnbanevogne o. s. v.

Grosserer P. Rützou. Man havde saa at sige ingen Erfaring med Hensyn til den Betydning, som Afkøling af Rum i Jærnbanevogne havde, eftersom man saa vel fra den sydlige som fra den nordlige Del af Jylland om Sommeren benyttede Dampskib saa meget som muligt. Transporten af Smørret ad Jærnbanerne saa vel i Sjælland som Fyn og Jylland lader meget tilbage at ønske. Det vilde saaledes vist ikke have været for meget, om Stationsforvalterne i disse Dage, hvori Færdselen formedelst Sne var bleven uregelmæssig, og Smør var blevet afsendt med Godstog, som ikke kunde gennemføres, vare blevne instruerede om uden videre at forsende Smørret med Iltog for at kunne naa Markedet i Kjøbenhavn i rette Tid; men slige Hensyn toges slet ikke. Taleren vilde ønske, at der her til Lands blev taget et lignende Hensyn til Forsendelsen af Smørret, som de engelske Jærnbaner toge ved de saakaldte Mælke-Tog.

Grosserer C. V. Bunch. I Stedet for at Æg, der ligesom Smør er en følsom Vare, skulde forsendes hurtigst muligt, for at vi kunde beholde vort gode Navn paa det engelske Marked, gemme Bønderne dem, saa at der fremkommer en slet Vare, hvorfor det vilde være heldigt, om Landhus-holdningsselskabet vilde interessere sig for at bringe et bedre Forhold tilstede i den Retning. Som det nu er, gives der Tider paa Aaret, hvor det ligefrem er vanskeligt at faa Æg, som ikke have Afsmag.

Sekretæren spurgte, om der ikke kunde gives noget Svar paa de i Punkt 4 fremsatte Spørgsmaal.

Professor Segelcke vilde anse det for heldigt, om der, forinden en hyppigere Forbindelse med England f. Ex. fra Esbjerg gennemførtes, blev givet et tilstrækkeligt langt Varsel, for at saa vel Producenter som Exportører kunde træffe deres Dispositioner, hvilket Varsel for øvrigt ogsaa var fornødent, for saa vidt man ønskede og haabede, at der i Esbjerg skulde nedsætte sig Kjøbmænd, thi de kunde jo ikke rejse derhen og etablere sig samme Dag, en udvidet Fart tog sin Begyndelse. (Gros. Heyman: Regjeringen kan etablere Kjøbmænd.). Taleren havde allerede anført, hvorledes det kongl. svenske Landbrugsakademi havde bragt Udførslen fra Göteborg i Stand, saa det var jo ikke utænkeligt, at en eller anden saadan Udvej maatte benyttes her; men det kunde jo ogsaa antages, at der var Folk, der vilde etablere sig i Esbjerg, naar de vidste, at en udvidet Trafik paa England kom i Gang derfra. Helst maatte en udvidet Trafik tage sin Begyndelse om Efteraaret, naar Markedet begyndte at blive gunstigt i England.

Grosserer G. Busck ønskede at vide, om nogen antog, at en udvidet Dampskibsforbindelse med England over Esbjerg vilde have den allermindste Betydning eller overhovedet være mulig, før der var tilvejebragt en hurtig, sikker og billig Jærnbanelforbindelse mellem Esbjerg og alle mulige Pladser i Danmark. Den af Gross. Rützou givne Oplysning, at Smør fra Vestjylland nu behøver et Par Dage for at naa Kjøbenhavn, viser Situationen klart nok.

Professor Segelcke ansaa det for en Selvfølge, at de to Foranstaltninger maatte følges ad. For Hr. Heymans Skyld behøvedes der jo imidlertid ikke at gjøres store Anstrængelser, naar der blot kom Dampskib i Gang paa de Dage, det passede for ham.

Grosserer Philip W. Heyman. For sit Vedkommende var det ham aldeles ligegyldigt, om Varerne afgik ad den ene Vej eller ad den anden, de vilde ikke tage nogen Skade hverken ad den ene eller den anden. Han fandt, at vedkommende Kjøber, som skulde have sit Flæsk inde i Røggammeret om Onsdagen, var fuldstændig berettiget til at forlange, at man efterkom hans Ønske, og derfor sendte han det altsammen ad den Vej. Dette viste jo bedre end noget, at det var en ligegyldig Sag, om der kom Damper en eller to Gange fra Esbjerg, og dersom han havde haft egoistiske Hensigter med sine Udtalelser, vilde det jo snarere have ført til, at han i disse var gaaet i modsat Retning.

Grosserer C. V. Bunch. Handelsstanden vilde, hvis der kom flere Dampskibe i Gang, naturligvis tage imod dem, men de vilde ophøre med Farten af sig selv. De nu eksisterende Dampskibe til England have næppe gennemsnitlig mere end $\frac{2}{3}$ Last.

Professor Segelcke. De Herrer forudsatte bestandig, at der ikke maatte afgaa Skibe hyppigere, end der var fuld Fragt, men med samme Grund kunde de sige, at der paa mange Strækninger ikke maatte gaa Jærnbaneltog mere end én Dag om Ugen. Saadant var imidlertid ikke i Trafikens Interesse; man lod dem gaa for at ophjælpe Omsætningen, selv om det var forbundet med Tab, ikke blot én Dag om Ugen, men hver Dag, ja flere Gange om Dagen.

Grosserer P. Rützou. Handelsstanden glædede sig ved den Trafik, det forenede Dampskibsselskab havde bidraget til at udvikle og vilde nødig have den ødelagt ved kunstige Foranstaltninger, ved Magtsprog fra Regjeringens Side. Taleren advarede imod, at man vilde, ligesom fordem vore Enevoldskonger, fremkalde kunstig Industri; han hævdede, at noget lignende vilde resultere af Foranstaltninger, som de her omdisputerede. Det drejede sig jo ikke om Bekostningen ved en daglig Esbjerg-Dampskibsfart, men man maatte nære alvorlig Frygt for, saaledes som fremhævet af Grosserer Busck, at skade andre og store Interesser. Taleren lagde Præsidiets indtrængende paa Hjærte hellere at

søge de bestaaende Forhold udviklede, og der var nok at tage fat paa, fremfor at fremkalde Forhold, som samtidig med at virke uheldigt paa vor Udførsel kun vilde tilføre os engelsk Vand.

Sekretæren. Man satte det gamle over Styr for at faa noget bedre, og dette bedre, der laa bag ved det gamle, var det, som skulde fremgaa af Diskussionen, hvorfor Taleren før henledede Opmærksomheden paa Punkt 4. Spørgsmaalet var jo nemlig, om man ikke, saa snart en hyppig Trafik paa England kom i Stand, vilde være i Stand til ved en anden Art Produktion end nu at skaffe en større Indtægt tilveje, selv om det ogsaa skulde volde saa vel Landmænd som Kjøbmænd noget Bryderi i Overgangstiden. Professor Segelcke havde saaledes omtalt mildt saltet Smør, og i de indkomne Skrivelser var f. Ex. nævnt friske Havesager. Fersk Flæsk havde der, som man hørte i forrige Møde, været gjort Forsøg med at sende til England, men man havde kun haft Tab derved. Skulde Grunden hertil muligvis ikke kunne søges i, at der ikke er tilstrækkelig hyppig Forbindelse med England? I ethvert Tilfælde forelaa der for Selskabet Skrivelser fra Exportører i Jylland, som udtrykte, at man med Glæde vilde benytte Esbjerg som Udskibningssted, saa snart der var etableret en hyppig og direkte Udførsel derfra til London. Omvejen ad Parkeston gjorde Trafiken med Flæsk overmaade besværlig, men dog var af de 1000 Tons Flæsk, der var udskibet fra Esbjerg i 1885, de 800 Tons gaaede til London og kun de 200 Tons til Mellemenglands Byer.

Grosserer P. Rützu. Mærkeligt var det, at man ikke kunde faa et eneste af de Skibe, der gik fra danske og skaanske Byer, til ogsaa at forsøge en Fart om Mandagen eller Tirsdagen paa Newcastle.

Sekretæren. Grunden hertil var simpelthen den, at alle Skibene vare Kreaturskibe, og man vilde jo ikke have Kreaturer overført til England mere end én Gang ugentlig. Sagen var derfor her den at skabe en Trafik af Varer, der kunde bære en højere Fragt og for hvis Skyld, der skulde sættes et Dampskib til i Gang.

Grosserer P. Rützu. For Kreaturer og Smør var en daglig Trafik fra Esbjerg sikkerligen ikke til Nytte, derimod kunde den jo tænkes at gavne Udførslen af Fisk, Havesager og lignende.

Professor Segelcke. Et Dampskib til om Ugen vilde ikke, som Sekretæren forudsatte, være tilstrækkeligt til at løse Opgaven. Skulde der gjøres noget, maatte der mindst 2 Dampskibe til foruden det, som allerede var i Gang fra Esbjerg.

Docent Fjord vilde ikke undlade at udtale, at det var en Misforstaaelse fra de Herrer Kjøbmænds Side, naar de antog, at Landbruget nærrede Mistillid til dem, thi dette var ikke Tilfældet; Landbruget erklærede tvertimod, at vi havde en udmærket Handelsstand. Det kunde ikke være andet end heldigt, at Repræsentanter for Landbruget mødtes med Repræsentanter for Handelsstanden for at høre deres Anskuelser med Hensyn til de Punkter, der berørte Landbruget stærkt, og Taleren skulde derfor udtale en Tak til de Herrer Kjøbmænd, fordi de havde givet Møde samt aabent udtalt deres Mening om, hvad der var bedst tjenlig. Men Sagen kunde selvfølgelig ses fra forskellige Sider, og det var derfor Tanken ogsaa at høre de jydsk og fynske Kjøbmænd udtale sig om Sagen.

Grosserer Philip W. Heyman vilde ikke undlade at rette en Tak til Docent Fjord for hans sidste Udtalelse, der aandede Tillid til Kjøbmændene, og som stod i saa skarp Modsætning til den Udtalelse, der i forrige Møde var fremkommen fra Professor Segelcke.

Grosserer Rützu takkede Professor Segelcke, fordi han aabent og uforbeholdent havde diskuteret Sagen med de handlende.

Professor Segelckes Udtalelse i forrige Møde havde kun til Hensigt at godtgjøre, at skulde denne Sag blive til noget, maatte Landmændene vise deres Interesse for den.

Forhandlingerne vare hermed sluttede.

c. Mødet i Fredericia den 30^{te} Marts 1886.

Tilstede vare foruden Præsidiets: Kmhr. Lüttichau, Hoffm. Vind, Propr. Andersen, Propr. Breinholt, Capt. Brinch, Gros. Esmann, Forp. Hansen, Propr. Ingversen, Propr. Jespersen, Husejer Johansen, Agent Levy, Kreaturhandler Meyer, Konsul Rasmussen, Agent Thorkilsen, Handelsgartner Zeiner-Lassen og Sekretæren.

Docent Fjord, som ledede Forhandlingerne, aabnede disse med at byde Velkommen, hvorefter han gjorde Rede for Grunden til, at Landhusholdningsselskabet havde indbudt til Mødet.

Sagen havde været behandlet i tvende Møder i Kjøbenhavn, hvortil kjøbenhavnske handlende og sjællandske Landbrugere havde været indbudte. Et Referat af de paa disse Møder førte Forhandlinger havde man ment ikke at burde fremkomme med her paa Mødet, for at den Forhandling, her blev ført, kunde være aldeles upaavirket af de Udtalelser, der vare fremkomne ved Møderne i Kjøbenhavn.

Paa Forslag af Greve Danneskjold-Samsøe sættes først Spørgsmaalet om en udvidet Smørexport under Forhandling.

Agent Levy (Horsens) havde ikke i de sidste 5 Aar befattet sig med Smørforretning, men forinden den Tid havde han i 35 Aar beskæftiget sig med samme, og skulde han dømme efter den Erfaring, han havde indhøstet i denne lange Aarrække, kom han til det Resultat, at en hyppig Forbindelse med England, hvad enten det saa var over Esbjerg eller fra andre Punkter her i Landet, næppe vilde være nødvendig, thi selv mildt saltet Smør af første Klasse kunde meget vel taale at henstaa den Tid, der medgaar, fra det er produceret, og til det kommer i Forbrugerens Hænder ved den én Gang ugentlige Forsendelse. Ganske anderledes stillede Forholdet sig derimod for Varer, der ikke kunde henregnes til første Klasse; men Taleren troede ikke, at der af Hensyn til disse Varer burde opretholdes en Dampskibsforbindelse, som ikke kunde bære sig selv. En forøget Indtægt for Landet vilde snarere skaffes tilveje ved en forbedret Produktion. En stor Del af det Smør, der nu produceres, er af mindre god Kvalitet, men heri ere Kjøbmændene for en Del Skyld, i det en ufornuftig Konkurrence mellem Handelsstanden har bevirket, at Kjøbmændene have indladt sig paa at modtage Varerne — naturligvis ikke alle, men dem som skulle kaldes gode — uden Ret til Kassation eller til at nedsætte Prisen, et Forhold, som hverken baader Handelsstanden eller Landmændene; der bevirkes kun derved, at der produceres slettere Varer, og det var Talerens Overbevisning, at der nu forholdsvis produceredes mindre fint Smør end for en Del Aar siden. Taleren skulde ikke komme ind paa Noteringsforholdene; de vare efter hans Formening ogsaa i høj Grad demoraliserende.

Naar Taleren havde udtalt, at det for mildt saltet Smørs Skyld ikke vilde være nødvendigt at etablere en forøget Dampskibsforbindelse med England, vilde han dermed langt fra have udtalt, at man ikke skulde tilstræbe en Forøgelse af Trafiken, thi derved vilde muligt Fordele kunne opnaas paa flere Omraader, og det hed sig jo, at vi ved at producere usaltet Smør skulde kunne forøge vor Indtægt. Der var heller ingen Tvivl om, at vi her i Danmark kunne producere en Vare, der vilde kunne staa selv for den mest kritiske Bedømmelse, men hvad Taleren derimod tvivlede om, ja næsten ansaa for umuligt var, at man ved en Forøgelse af Dampskibsforbindelsen med England fra én til to Gange om Ugen da kunde bringe usaltet Smør frem i en saadan Tilstand, at det vilde tilfredsstille de Krav, som stilles i England, naar højeste Pris skulde betales; dertil vilde daglig Forbindelse være nødvendig. Taleren troede derfor, naar man ikke kunde opnaa en hyppigere Forbindelse end to Gange

ugentlig, at der da kun kunde være Tale om at gjøre Forsøg med at afsende usaltet Smør, men at vi derved fremfor alt maatte sørge for ikke at bringe vore Varer i Miskredit.

Her i Landet havde vi en stor Mængde Udskibningssteder; enhver Havn, der frembød nogenlunde gode Forhold for Udskibning til England, havde Forbindelse dermed; det vilde derfor blive meget vanskeligt at faa store Kvanta af Varer samlet paa det enkelte Sted, hvorfra den hyppige Forbindelse skulde udgaa. Saa vi saaledes f. Ex. hen til det usaltede Smør, hvor stort et Kvantum kunde man vel vente leveret daglig? Efter Talerens Formening kunde der kun være Tale om, at et meget begrænset Antal Landmænd vilde slaa ind paa at producere usaltet Smør; det vilde indskrænke sig til dem, der bo nær ved en Kjøbstad eller Jærnbane-station, og det vilde følgelig blive et overordentlig ringe Kvantum usaltet Smør, Skibet vilde komme til at befordre. Der maatte altsaa store Opofrelser til for at holde en saadan daglig Fart i Gang, og det selv om, hvad der selvfølgelig vil finde Sted, andre Udførselsartikler i større Maalestok end hidtil samledes, hvor den daglige Forbindelse udgik fra; ja selv om Routen Esbjerg—London ved en daglig Forbindelse kunde blive Passager- og Postroute, vilde dette dog næppe i nogen væsentlig Grad bøde paa de store Udgifter, som vare forbundne med at holde en saadan daglig Forbindelse vedlige.

Taleren havde tilfældig haft Lejlighed til at blive bekendt med den Udtalelse af en af Hovedstadens Grosserere, at det vilde være socialistisk at tænke sig, at Staten skulde yde et Offer for at begunstige Landmændene; men saaledes var ikke Talerens Opfattelse af dette Forhold. Han hørte til dem, der godkjende det gamle Ord: Har Bonden Penge, har Landet Penge, og hvad der derfor kunde støtte Landbruget burde gøres, thi det vilde være til Gavn ikke alene for Landmanden, men for Landet i dets Helhed.

Grosserer Esmann (Odense) kunde slutte sig til Agent Levys Slutningsbemærkning. Man kunde efter Talerens Mening med god Ret i dette Øjeblik henvende sig til Regjeringen med Anmodning om Assistance paa en Maade, som kunde komme det danske Agerbrug til virkelig Nytte. Naar derimod Hr. Agent Levy udtalte, at Kjøbmændene købte Smørret af Producenterne uden at anvende stræng Kritik, da passede dette ikke for Fyns Vedkommende, ligesom Taleren overhovedet heller ikke troede, det var mange, der brugte den Fremgangsmaade.

Hvad nu selve det foreliggende Spørgsmaal angik, da havde man jo i Vinter set, hvilket Gode vi havde i Esbjerg. Medens alle andre Havne vare lukkede, var den aaben; men den uheldige Side ved Sagen var, at Forsendelsen over Esbjerg fordyrede Varerne 10 sh. pr. Brutto-Ton eller med næsten 50 Øre pr. 100 Pund, fordi Fragttaxterne paa Jærnbanen vare for højt ansatte. Skulde Esbjerg altsaa faa nogen Betydning, maatte Jærnbanens Fragttaxter nedsættes betydeligt, nemlig saaledes, at det kunde blive muligt for Esbjerg at konkurrere med de forskjellige Provinshavne, hvorfra der udgik Dampskib til England. Blev det ikke gennemført, var det umuligt at forsende Varer til England over Esbjerg. Dernæst maatte der ogsaa ske en Forandring med Hensyn til den Behandling, Smørret var underkastet paa Jærnbanen. Allerede for to Aar siden havde Taleren henledet Opmærksomheden derpaa, og det blev da antydnet, at der muligvis vilde kunne ske en Forbedring i saa Henseende, men dertil havde man endnu ikke sporet det mindste. Smørret blev vel sat ind i en Vogn for sig, men var det en varm Sommerdag, kom det frem i en forfærdelig Tilstand, hvilket burde undgaas, og det kunde gøres, naar det blev sat ind i afkølede Rum i Jærnbanevognene. Mejeri-væsnet havde en saa stor Betydning for vort Landbrug, at Staten burde træde hjælpende til; betalte det sig ikke direkte, kom det dog indirekte Landet til gode.

Hvad den forøgede Dampskibsforbindelse til England angik, da kunde Taleren ikke nægte, at han stillede sig lidt skeptisk med Hensyn til Nytten deraf, for saa vidt den skulde være daglig.

Franskmændene førte kun tre Gange ugentlig Smør til London, som jo var det Marked, der laa Esbjerg nærmest, og som vi altsaa vel skulde søge hen til, og skjønt Tyskerne daglig førte friskt Smør til England, havde Taleren dog ikke sporet noget heldigt Resultat deraf for Tysklands Vedkommende, thi det tyske Smør stod lavere i Pris end det danske, hvilket jo for øvrigt viste, at vort Smør godt kunde holde sig saa længe, som var nødvendigt, naar der kun var Udførsel én Gang ugentlig. Da det nu imidlertid var et almindeligt Ønske at faa en forøget Forbindelse med England bragt tilveje for at forsøge, om der ikke kunde opnaas en højere Pris for det danske Smør i friske Varer, forekom det Taleren, at Staten meget vel kunde forsvare at støtte en to Gange ugentlig Forbindelse fra Esbjerg til London eller Parkeston, saaledes afpasset, at Smørret kunde komme til Hovedmarkederne i London, nemlig Mandag og Fredag. Exporten af Fisk vilde, efter hvad Taleren havde erfaret, kunne falde sammen hermed. Taleren skulde ikke undlade at meddele, at han havde en Gang gjort Forsøg med at afsende usaltet Smør, men havde hurtigt trukket sig tilbage, da det kun beredte ham Skuffelse, men muligt var det jo, at en to Gange ugentlig Forbindelse med London kunde stille os heldigere i Konkurrencen med Franskmændene. Disse havde imidlertid et Forspring for os, i det de i mange Aar havde indarbejdet deres Smør i London, og vi kunde derfor ikke vente paa en Gang at fortrænge dem fra Markedet, ligesom det ogsaa kun var et begrænset Kvantum usaltet Smør, der forbruges i London. Skulde der virkelig opnaas noget ved en hyppig Forsendelse af Smør, var det ikke alene tilstrækkeligt, at det kom saa friskt som muligt til England; det maatte ogsaa være saa fint som muligt. Som Forholdene nu vare, var imidlertid des værre en meget stor Del ikke saa fint, som det burde være.

Medens Taleren altsaa ikke kunde indse, at det kunde være andet end rigtigt at støtte en Henvendelse til Regjeringen om at faa en hyppigere Forbindelse med London bragt tilveje, helst ordnet paa den Maade, at Staten, hvis det forenede Dampskibsselskab ikke ved egne Kræfter mente at kunne sætte de fornødne Skibe i Gang, da gav et Tilskud til dette Selskab, for at det som et foreløbigt Forsøg kunde iværksætte en to Gange ugentlig Dampskibsfart fra Esbjerg til London eller Parkeston, antog han derimod ikke, at en forøget Forbindelse med de øvrige engelske Markedspladser, hvorom der kunde være Tale her, vilde have nogen Betydning. Taleren havde aldrig fra sine Kunder paa de Markedspladser faaet Opfordring til at sende Smørret hyppigere end én Gang ugentlig, ligesom de vistnok ogsaa, hvis man tilbød dem det, vilde afslaa at modtage et saadant Tilbud.

Taleren samlede derpaa Hovedpunkterne af sine Udtalelser i følgende Forslag:

- 1) Som foreløbigt Forsøg anmodes Regjeringen om at foranledige det forenede Dampskibsselskab til, om fornødent ved Statstilskud, at tilvejebringe to Gange ugentlig Dampskibsforbindelse imellem Esbjerg—Parkeston—London med Afgangstid fra Esbjerg passende for de to ugentlige Hovedmarkeder for Smør i London,
- 2) at de gennemgaaende Fragttaxter for denne Route samt den alt eksisterende Route Esbjerg—Newcastle nedsættes saaledes, at de snarere blive under end over de Taxter, som nu gjælde for de forskjellige Provinshavne, og
- 3) at Transporten pr. Jærnbane af Smør i det hele taget foregaar paa den mest hensigtsmæssigste, billigste og hurtigste Maade, ved afkølede Rum, nedsatte Fragttaxter og gennemgaaende Banetog.

Efter at derpaa

Grosserer Esmann paa Foranledning af Docent Fjord havde oplyst, at det danske Smør stod 4 sh. under det franske, samt udtalt, at der jo kunde være Mulighed for, at dansk Smør kunde naa op i Niveau med det franske Smør, naar der var en to Gange ugentlig Forsendelse til London, og

Agent Levy havde bemærket lige over for Gross. Esmann, at han for Jyllands Vedkommende maatte fastholde sin Bemærkning om det uheldige Forhold, der havde indsnæget sig i Smørhandelen, hvilket

Agent Thorkilsen (Vejle) bestred for Vejles Vedkommende, drejede den paafølgende Diskussion sig hovedsagentlig om de af Grosserer Esmann fremsatte Forslag.

Agent Levy ønskede saaledes, at der skulde paalægges Jærnbaneexpeditionerne Ansvar, naar Smør, der var indleveret i rette Tid, ikke ankom i rette Tid til Udslibningsstedet, naar overordentlige Hindringer ikke traadte i Vejen.

Kammerherre Lüttichau og Hofjægermester Vind ønskede, om end med forskjellig Motivering, at Forslaget ikke burde indeholde nogen Bestemmelse om, at en forøget Dampskibsforbindelse skulde besørges af det forenede Dampskibsselskab, som i øvrigt alle Talere ydede Anerkjendelse, ligesom de Herrer Kmhr. Lüttichau og Agent Thorkilsen ogsaa ønskede, at Forslaget ikke skulde indeholde noget om, at det hele kun skulde være et foreløbigt Forsøg; det maatte være Regjeringens Sag at tage Bestemmelse i saa Henseende. End videre ønskede Hr. Agent Thorkilsen, der maatte besvare det allerførste Spørgsmaal i den forelagte Disposition med et ubetinget Ja, i det det maatte antages, at en hyppig Forbindelse med England vilde skaffe os et bedre Marked, ligesom ogsaa de Fejl, Smørret kunde have, ikke fik Tid til at gjøre sig gjældende ved en hurtig Konsument, at der skulde være gennemgaaende og billige Fragttaxter fra enhver Station i Jylland og Fyn og til de Markedspladser i England, hvormed vi staa i Forbindelse. — Med Hensyn til Spørgsmaalet om, med hvilke Byer i England man maatte ønske at staa i hyppigt Samkvem, og om hvor hyppig Forbindelsen burde være, udtalte Greve Danneskjold-Samsøe, at man ikke burde træffe nogen afgjørende Bestemmelse i saa Henseende, før Producenter og Exportører af de andre Udførselsartikler, hvorom her var Tale, havde udtalt sig.

Proprietær Andersen (Rosendal) mente, at Hovedspørgsmaalet var, hvor vidt en hyppig Forbindelse med England vilde lønne sig ved at bringe en højere Pris hjem for Smørret. Han henstillede, om det ikke vilde være rigtigt, forinden der toges nogen Bestemmelse angaaende den her paatænkte Foranstaltning, at faa Forholdene i England nøjagtigt undersøgte, for at se, hvor vidt det var muligt at komme i den attraaede Forbindelse derovre og naa det tilsigtede Resultat.

Kammerherre Lüttichau bemærkede hertil, at Landhusholdningsselskabet altid bestræbte sig for at faa Markedsforholdene undersøgte. For Øjeblikket var der en Konsulent i England, og man kunde sikkert nære det Haab, at disse Undersøgelser fremdeles vilde blive fortsatte, ligesom jo ogsaa andre Korporationer vilde føle det som en Pligt at gjøre det samme for at udvikle Afsætningsforholdene, for saa vidt det stod i deres Magt. At opsætte Gjennemførelsen af en hyppig Forbindelse med England af den Grund vilde Taleren anse for at være alt for forsigtigt; han fandt tvertimod, at Øjeblikket nu var kommet til at faa en forøget Trafik bragt i Stand. Lige saa lidt som man ved Anlægget af Jærnbaner alene saa hen til Rentabiliteten, lige saa lidt kunde man gjøre det her. Den indirekte Fordel, som slige Foretagender medførte, og som jo kom hele Landet til gode, maatte ogsaa tages i Betragtning.

Grosserer Esmann forekom det at være et for stort Forlangende, at han skulde kunne sige, hvor vidt en hyppig Forbindelse vilde skaffe en højere Pris hjem for Smørret; det kunde han ikke. Han vilde ikke for Landmændene skabe Illusioner, som senere kunde bryde, og Bebrejdelser da blive rettede mod ham for at have udtalt noget, som ikke holdt Stik. Han kunde kun sige, at der var Mulighed for at opnaa en højere Pris, videre turde han ikke gaa i sine Udtalelser.

Forhandlingen om Grosserer Esmanns Forslag endte med, at man ikke ansaa det rigtigt at vedtage noget Forslag til en Resolution.

Efter et kort Ophold gik man derpaa over til at forhandle om Exportforholdene vedrørende de øvrige i Dispositionen nævnte Udførselsartikler.

Handelsgartner Zeiner-Lassen (Helsingør). Gartnerne her i Landet lede i disse Tider under et stort Tryk, hvilket havde foranlediget, at der fra mange forskellige Sider af Gartnerstanden var fremkommet Ønske om en Beskyttelsestold, hvortil Taleren imidlertid for sit Vedkommende ikke kunde slutte sig. Han mente, at Trykket for en stor Del kunde modvirkes ved, at Transportforholdene her i Landet bleve ordnede paa en heldig Maade. Som Forholdene nu vare, kunde Gartnerne ikke konkurrere med Udlandet. Vi bleve i høj Grad oversvømmede af Udlandets navnlig Tysklands Overproduktion som Følge af, at Fragten for levende Planter paa de udenlandske Jærnbaner var 20 pCt. lavere end paa vore Baner. Det var saaledes billigere at sende levende Planter fra Hamborg til Aalborg end fra Odense til Aalborg, hvilket var en Abnormitet og ligefrem en Præmie for at bringe udenlandske Planter ind til Danmark. En større Frugtdyrker paa Fyn havde udtalt, at det var ham umuligt at aabne et Marked i Jylland for sine Produkter fordi Fragttaxten fra Svendborg til f. Ex. Aarhus, Randers eller Aalborg var saa høj, at han ikke kunde konkurrere med den tyske Frugt, der transporteredes for en billigere Betaling. Hvad Transporten med Dampskibene angik, lod den ogsaa meget tilbage at ønske, men det maatte antages, at meget kunde naas, naar Banerne i Lighed med, hvad der havde fundet Sted i det øvrige Evropa, vilde nedsætte Fragten for Transporten af de Sager, som Taleren nærmest havde for Øje, med 20 pCt. Dansk Gartnerforening havde nedsat et Udvalg, hvis Formand Taleren havde den Ære at være, for at tage disse Forhold under Overvejelse, og han vilde tillade sig at anmode Landhusholdningsselskabet om at støtte de Bestræbelser, der maatte udgaa herfra for at faa et heldigt Forhold bragt tilveje. Ogsaa med Hensyn til Indleveringstiden for de Sager, der skulde forsendes med Togene, Planternes Behandling under Transporten og den Tid, Transporten medtog, var meget tilbage at ønske, saa det vilde være heldigt, om disse Punkter ogsaa kunde blive tagne i Betragtning samtidig med Taxtspørgsmaalet.

Husejer M. Johansen (Sødinge). «Foreningen for Udførsel af Havesager» var ved Realisationen af sit Formaal kommen til Erkendelse af, at vore Transportmidler lode overordentlig meget tilbage at ønske i Retning af en hensigtsmæssig og hurtig Befordring, og ganske særlig uheldigt er Forholdet, naar man ser hen til de lokale Baner, tager blot til et Exempel den sydfynske. Hvad der indleveres Onsdag Middag i Svendborg, staar over i Odense om Natten, naar først Nyborg næste Dag Kl. 10½ Form. og afgaar med Dampskibet til England Kl. 4 Eftermiddag, og da det kun er faa af de Sager, her er Tale om, som kunne taale at være længe undervejs, vil man let kunne indse, hvilke Ulemper der kunne flyde af en saadan langsom Transport. Skulde den Virksomhed, som det var Foreningens Maal at udøve, virkelig give noget Udbytte, maatte Trafiken være indrettet langt bedre end for Tiden baade i Retning af Hurtighed og med Hensyn til en ordentlig og omhyggelig Behandling af Sagerne, og særlig gjaldt dette Jærnbannerne, skjønt der ganske vist ogsaa er en Del at ændre ved Dampskibsløjligheden, hvor der bør være særskilte luftige Rum til Smør og Havesager, da Varmeudviklingen og Uddunstningen fra Kreaturerne i Forening skader Havesagerne meget. Hvad der gjælder for Smør, gjælder ogsaa for Havesager; de taale ikke Varme eller at transporteres i Rum sammen med Kreaturer.

Jo hyppigere der er Forbindelse med England, jo bedre, thi i den Tid af Aaret, da Havesager spille en Rolle, gjælder det om at komme paa Markedet derovre hver Dag. Transporten paa Jærnbannerne burde derhos helst ske om Natten og i Vogne med rigelig Ventilation for at holde Temperaturen saa lav som mulig og frisk, ligesom Havesagerne heller ikke burde staves sammen med

andre Sager, der kunde udøve en ødelæggende Virkning paa dem enten ved Tryk eller ilde Lugt. Omladning fra Jærnbane til Skib maatte ske saa forsigtig som mulig, og Havesagerne maatte ikke under Omladningen fra Jærnbanen staa flere Timer prisgivne for Solens Indvirkning paa Dampskibsbroen, men beskyttede derimod. At opnaa de allerbilligste Fragttaxter har vel stor Betydning, men hvad det gjælder om er, at komme hurtigt og hyppigt afsted og være sikker paa, at Produkterne behandles godt under Transporten saa vel til Lands som til Vands. Blev det Tilfældet, troede Taleren, at det vilde være gjørligt at naa et godt Resultat paa det udenlandske Marked, baade hvad Smør og Havesager angik, ligesom der sandsynligvis ogsaa Tid efter anden vilde fremkomme nye Udførselsartikler. Med de nuværende Transportmidler for Øje kunde man være ængstelig for at sætte noget i Værk, der for at kunne ventes at blive rentabelt fordrer hurtig Expedition og omhyggelig Behandling.

Handelsgartner Zeiner-Lassen. Med Hensyn til en hyppigere og hurtigere Dampskibsforbindelse via Esbjerg til England, da kan en saadan sikkert faa Betydning for den Gren af Gartneriet, som vil beskæftige sig med Tiltrækning af de Exportartikler, som «Foreningen for Udførsel af Havesager» lægger Vind paa: Agurker, Peberrod, Tomater, Frugt etc. For alle andre gartneriske Frembringelser vil en saadan for Øjeblikket kun have meget ringe Betydning, i det man dog ikke maa udelukke den Betragtning, at bedre Forbindelsesmidler ofte først bringe Mulighed tilveje for Export af Artikler, der ikke før have været Gjenstand derfor. For øvrigt maatte Taleren i Modsætning til Hr. Johansen lægge megen Vægt paa lave Fragttaxter. Ved gartneriske Artikler til Forsendelse forstod man jo egentlig Planteskoleartikler og levende Planter i Potter, og ved Ansættelsen af Fragttaxten derfor var man gaaet ud fra, at de vejede lidt i Forhold til Rumfanget, men det var ikke Tilfældet. Ved Hedeselskabets Anstrængelser var Fragten for Skov- og Hegnsplanter bleven sat betydelig ned, derimod ikke for Frugttræer, og det forekom Taleren, at da Foreningen for Udførsel af Havesager havde til Hensigt at fremme Frugttrædyrkningen, vilde netop en Nedsættelse i Fragten, der f. Ex. fra Helsingør til Jylland kunde beløbe sig til 25 pCt. af Varernes Værdi, have Betydning for Foreningen.

Docent Fjord. Fragtspørgsmaalet spillede naturligvis en Rolle ved disse Forhandlinger, men kun for saa vidt det stod i Forbindelse med Udførslen over Esbjerg.

Husejer M. Johansen skulde indrømme, at billige Fragttaxter var det heldigt at faa, men Hovedsagen var dog en hurtig og hyppig Forbindelse med England og en ordentlig Behandling af Sagerne.

Proprietær Ingversen (Hegnet). Hvad Kreaturtransporten angik, havde man ikke noget Ønske i Retning af Tid og Hyppighed; derimod næredes der et ikke saa lille Ønske om en Forandring i Fragttaxterne. Paa Mødet angaaende denne Sag for 2 Aar siden udtalte Etatsraad Tietgen, at det forenede Dampskibsselskab muligvis kunde være tilbøjeligt til at nedsætte Fragten fra Esbjerg med 2 sh., naar Jærnbanebestyrelsen vilde nedsætte Fragten for sit Vedkommende, og da der nu var udkommen en Resolution, i Følge hvilken Jærnbanefragten til Esbjerg skulde regnes 30 pCt. lavere end ordinært, var der Haab om, saafremt denne Nedsættelse blev gjældende til Stadighed, at Dampskibsselskabet gik til at nedsætte Fragten med det nævnte Beløb, hvilket vilde være en ikke ringe Fordeel for dem, der havde et større Antal Kreaturer at forsende.

Hvad selve Transporten af Kreaturer angik, da var den elendig og hensynsløs. Da Taleren forleden Dag var i Esbjerg, blev han af Capitainen kaldt hen til Skibet for at se, hvorledes Kreaturerne vare førte frem. Et større Antal Kreaturer var blevet mer eller mindre beskadiget under Transporten ad Jærnbanen og vilde følgelig ankomme til England i en mindre god Tilstand. Naar Dyrene afsendtes hjemme fra i ubeskadiget Tilstand, men ankom beskadigede til England, hvem skulde

man da tilskrive Skylden, og hvor fik man Skaden erstattet? Det var, som man her saa, ikke Dampskibet, man kunde tillægge Skylden, men Jærnbanen. Vognene vare alt for smaa i Forhold til de fleste Dyrs Størrelse, og helst ønskede man jo Dyrene saa store som mulig, da Fragten var ens. Vognene burde beklædes med Maatter, som, da vi ikke her i Landet havde et saa stort Materiel til Raadighed, at der kunde henstaa Vogne udelukkende bestemte til Kreaturtransport, kunde være til at tage bort, naar Vognene skulde benyttes til Transporten af andre Sager. Heller ikke burde Dyrene henstaa et Sted 4 Timer og et andet 8 Timer, thi naar de skulde staa stille, bleve de urolige og lede derved Beskadigelse. Taleren fremhævede Exempler paa hensynsløs Behandling og henstillede til Landhusholdningsselskabet særlig at gjøre noget for at faa Kvægtransporten paa Jærnbanen ordnet paa en langt mere fyldestgørende Maade end for Tiden. De Tab, der fremkomme ved Beskadigelser, udgjøre ikke smaa, men store Summer, naar de regnes sammen hele Aaret rundt.

Den nuværende nedsatte Taxt for Kreaturtransport til Esbjerg var nogenlunde tilfredsstillende og tidssvarende, men paa den anden Side var det en Ubillighed at favorisere denne Havn fremfor de andre. Hvorfor ikke ogsaa nedsætte Fragten f. Ex. til Aarhus, Randers og Aalborg? Fragten burde paa de længere Distancer være forholdsvis billigere end paa de korte; noget saadant gjaldt for Personbefordringen, og hvorfor saa ikke lade det samme gjælde paa det ene Omraade som paa det andet*)?

Docent Fjord. Med private Klager over hensynsløs Behandling maatte man indgaa til Ministeriet; dem kunde Landhusholdningsselskabet ikke tage sig af. Hvad derimod Kreatureres Behandling i det hele taget paa Jærnbanen angik, samt Fragttaxter o. s. v., da skulde Taleren gjøre opmærksom paa, at Landhusholdningsselskabet for omtrent to Aar siden var indgaaet til Regjeringen med et Andragende om forbedrede Forhold i det hele taget ved Forsendelsen af Kreaturer. Sagen var bleven omhyggelig undersøgt og gennemarbejdet, og Selskabet havde saaledes gjort, hvad der stod i dets Magt. (Se Aarsberetningen for 1883. Pag. 97—107).

Kreaturhandler Meyer (Fredericia). I de sjællandske Jærnbanevogne savnedes i høj Grad Ventilation, hvilket undertiden havde bevirket, at Kreaturer vare døde under Transporten. Heller ikke var der i Vognene et tilstrækkeligt Antal Ringe til at binde Kreaturerne ved; man kunde ikke placere mere end 8 Kreaturer i Vogne, i hvilke der faktisk kunde rummes 10 à 12 Stykker.

Docent Fjord afbrød hermed Forhandlingerne og meddelte, at de vilde blive fortsatte næste Dags Morgen Kl. 8 $\frac{1}{2}$.

*) Under Forhandlingerne bemærkede Prop. Ingversen, at Fragttaxten for Kreaturer fra Esbjerg til Harwich ikke var, som angivet i Fragttaxtlisten, 15 sh., men noget højere. Sekretæren svarede derpaa ved at oplæse Originalskrivelsen fra det forenede Dampskibsselskab, men lovede desuden at indhente nærmere Oplysning. Næste Dag indløb et Telegram fra Expeditionschefen for Kreaturudførselsafdelingen, hvilket Telegram imidlertid har foranlediget en nærmere Undersøgelse af Sagen, og den har atter medført de derhen hørende Anmærkninger, som findes under den foran meddelte Fragttaxtliste.

d. Mødet i Fredericia den 31^{te} Marts 1886.

Tilstede vare de samme Herrer som foregaaende Dag med Undtagelse af Hofjm. Vind, Grosserer Esmann, Agent Levy og Handelsgartner Zeiner-Lassen. Derimod var Forp. Beck kommet til Mødet.

Fortsættelse af de den foregaaende Dag standsede Forhandlinger.

Agent Thorkilsen ønskede, at Bropengene i Esbjerg, der ikke ere smaa, skulle bortfalde som særskilt Afgift. Med Hensyn til Forsendelsen af Æg stillede Forholdet sig ligesom for Smørrets Vedkommende. Æg sælges paa de samme Pladser som Smør. Det nordlige England (Newcastle, Manchester) samt Skotland ere Hovedsalgsstederne, men selvfølgelig kunne Æg ogsaa meget godt sælges i London, og der er Tider af Aaret, paa hvilke de ere dyrere i London end paa de andre Pladser, navnlig fra Avgust til Februar, men man forlanger dem ogsaa friskere i London, end vi i Reglen i den Tid kunne præstere dem, hvilket kommer af, at vore Landmænd gjemme dem i Haab om at opnaa en højere Pris senere hen. Kunne vi derimod komme med friske Æg til Markedet, er der ikke nogen Plads, der er heldigere for Afsætning af Æg end netop London i de nævnte Maaneder.

Hvad Forsendelsesrouterne angik, maatte Taleren her ligesom for Smørrets Vedkommende holde paa, at vi kom i Forbindelse med London, Newcastle og Leith, og Fragten til Leith maatte ikke være dyrere end til Newcastle, i ethvert Fald ikke højere end via Kjøbenhavn fra de forskellige Dampskibspladser. Farten paa Newcastle og Leith kunde meget godt besørges af det samme Skib, i det Transporten af Godset i saa Fald sker pr. Jærnbane fra Newcastle til Leith, ligesom ogsaa en Forsendelse én Gang ugentlig til disse Byer vilde være tilstrækkelig. Der blev altsaa kun tilbage Spørgsmaalet om, hvor hyppig Trafiken behøvede at være paa London, og med Hensyn hertil kunde det da siges, at for saa vidt Æggene vare aldeles friske, var det ikke saa overordentlig vigtigt for deres Vedkommende som for Smørrets at kunne forsende to Gange ugentlig, om det end maatte siges, at en to Gange ugentlig Forsendelse dog altid vilde have sin Betydning.

For Ægs Vedkommende havde det sin store Betydning, at Fragten var moderat, snarere lavere og i alt Fald ikke højere end Fragten for Smør, og navnlig vilde Forretningen paa Skotland ikke kunne foregaa over Esbjerg, saafremt Fragten blev væsentlig højere end Fragten til Newcastle. Forholdet stiller sig nu saaledes, at Fragten pr. Ton Æg f. Ex. fra Veile via Kjøbenhavn eller via Esbjerg til Newcastle er 30 sh., fra Veile via Kjøbenhavn til Leith 35 sh., men derimod via Esbjerg og Newcastle til Leith 50 sh. Her er altsaa en Forskel i Fragten til Leith af 15 sh., og da nu 10 Kasser Æg udgjøre én Ton, er det en Forskel af 1 sh. 6 d. pr. Kasse, hvilket er meget betydeligt. Taleren kunde ikke noksom pointere, at skulde Udførslen fra Esbjerg tage noget Opsving, maatte Fragten være gjennemgaaende og moderat, og Expeditionen paa Jærnbanen hurtigere end nu.

Capitain Brinch (Esbjerg) skulde søge at gjøre Rede for, hvilken Indflydelse en hyppig og hurtig Forbindelse mellem Esbjerg og England vilde have paa Fiskeexporten. For Tiden var Exporten af Fisk fra Esbjerg stillet under ugunstige Forhold. Skibet fra Esbjerg ankom nemlig om Lørdagen til London, hvilken Dag var den uheldigste for Fiskehandelen, og det saa meget mere, som Fisken skulde sælges samme Dag, den var ankommen; der ledes derved ofte store Tab.

Efter det Opsving, Fiskeriet havde taget og sikkert vilde tage i endnu højere Grad, gjaldt det om at finde Afsætningskilder for den Rigdom af Fisk, som utvivlsomt findes ved vore Kyster. Ganske vist havde vi Afsætning til Tyskland, men Markedet der kan jo ogsaa let blive overfyldt, ikke alene fra Danmark, men ogsaa fra Tysklands egen store Fiskerbefolkning, og herved forvoldes der Tab saa vel for Fiskerne som for Exportørerne. Paa denne Kalamitet mente Taleren, at der kunde raades Bod ved i England at faa aabnet et Marked for vor Fisk, men for at naa dertil maatte vi

have en hyppig og helst daglig Forbindelse mellem Esbjerg og London. En Nedsættelse i Fragttaxterne var ogsaa nødvendig. For Tiden var Fragten 40 sh. pr. Ton fra Esbjerg til London via Parkeston, men denne Fragt kom ikke alene Fiskeren til Last; Emballage og Is, hvori Fiskeren var pakket, regnedes med paa Jærnbane og Dampskib, hvortil desuden kom, at Fiskeren havde Plads paa det øverste Dæk. Helst maatte Forsendelsen ske direkte til London for at undgaa Omladning i Parkeston, ligesom ogsaa Jærbanefragten vilde være meget højere fra Parkeston til London end Dampskibsfragten. Taleren tænkte nu for øvrigt ikke alene paa Exporten af den Fisk, der fangedes ved Esbjerg, men ved Landets samtlige Kyster, og da der, som allerede sagt, ikke var Tvivl om, at Havet ved vore Kyster indeholdt en Rigdom af Fisk, vilde Fiskeriet kunne blive en overordentlig stor Indtægtskilde for Landet, for saa vidt Transportforholdene bleve ordnede saaledes, at vi kunne blive hurtigt af med vore Varer, thi Fiskeren skal forsendes hurtigt, den taaler ikke at glemmes. Med Englænderne, som benytte store søgaaende Skibe til deres Fiskeri, hvilket jo foranlediger større Udgifter end vort Kystfiskeri, vilde vi let kunne konkurrere, naar vi, som sagt, fik Forbindelse med England daglig eller mindst hver anden Dag. En Ting maatte vi ved Behandlingen af denne Sag ikke lade ude af Betragtning, og det var, at Tyskland i en nær Fremtid ganske vist vilde lægge Told paa Indførslen af fersk Fisk; selv om denne Told kun blev ringe, vilde den dog yderligere trykke Prisen ned, hvilket selvfølgelig vilde gaa ud over Fiskerne.

Docent Fjord spurgte, om det var en bestemt Fordring, at Fiskeren skulde sælges samme Dag, den var ført paa Markedet i London, eller om den ikke kunde føres i Pakhus og opbevares i Is til næste Dag.

Capitain Brinch kunde kun sige, at efter de Oplysninger, han havde erholdt, skulde Fiskeren sælges samme Dag, den ankom; den maatte ikke opbevares til næste Dag. Mulig var der Spekulanter, der gjorde det, men i hvert Fald blev den Fisk, Taleren indførte til London, solgt samme Dag, den ankom, og det, at man saaledes var tvungen til at sælge den, gjorde, at man maatte sælge til hvilken som helst Pris, man kunde opnaa.

Konsul Rasmussen (Fredericia). Fra Fredericia exporteres Fisk til Tyskland, som man mener er det bedste Marked for smaa Fisk. Sidste Aar udførtes der Fisk for et Beløb af ca. 25,000 Kr., hvoraf 20,000 Kr. vedrørte Saltvandsfisk: Torsk, Aal og Sild. Aal afgik hovedsagentlig til Flensborg, dog havde man ogsaa paabegyndt at exportere denne Fiskeart til England via Esbjerg, hvilket havde givet et godt Resultat for Afsenderen; men dette Fiskeri sker i Reglen kun i de to Maaneder: November og December. Fra Nabobyerne Kolding og Veile udførtes kun Ferskvandsfisk til Tyskland, fra Fredericia for omtrent 5000 Kr. aarlig til Berlin.

Taleren vidste ikke, om det, at Tyskland vedtog en Indførselstold paa Fisk, kunde bevirke, at Exportørerne kunne blive nødsagede til at søge et andet Marked (England), men han var bange for, at Fiskeren var for lille og Omkostningerne for store, og han troede ikke, at den mindre Fisk taalte en saa langvarig Transport saa godt som den større.

Docent Fjord spurgte Capt. Brinch, om man ikke fra Hamborg førte den overflødige Fisk, de dér havde, til England.

Capitain Brinch svarede hertil, at det skete ikke saa sjældent; naar det tyske Marked var overfyldt, forsendtes Fiskeren til London, hvor den i Reglen kunde sælges og altsaa dog bringe lidt Indtægt hjem. Det tyske Marked var et godt Marked for os i Øjeblikket og burde aldrig overfyldes, men ved en 2-å 3 Dages Fangst blev det overfyldt, og saa vare Varerne værdiløse, hvad Taleren oftere havde maattet føle, og derfor var det, at han udtalte Ønsket om at erholde helst en daglig Forbindelse med England, for at den overflødige Fisk kunde sendes derhen, i det vi dog der

kunde erholde en nogenlunde Pris for den, medens Varerne, naar der var Overfyldning i Tyskland, gik aldeles tabte dér.

Docent Fjord vilde end videre spørge Capt. Brinch, om det ikke ogsaa hændtes, at Markedet i England blev overfyldt, saa at man derfra sendte Fisk til Tyskland.

Capitain Brinch. Det var ikke, fordi Markedet i England var overfyldt, at man derfra sendte Fisk til Tyskland, men fordi Fiskeriet ved egne Kyster eller fra Danmark, Sverrig og Norge af en eller anden Grund har været standset, f. Ex. ved vedvarende uroligt Vejr, høj Sø imod Land, Isforhold o. lgn. Tyskland forskriver nemlig da Fisk fra England, men det er da til meget store Priser; men formedelst Overfyldning paa det engelske Marked har man dog aldrig hørt, der er sendt Fisk til Tyskland.

Docent Fjord. Det var altsaa Capitain Brinchs Mening, at der ikke var Tale om, at Markedet i England kunde blive overfyldt?

Capitain Brinch havde ikke nogen Sinde haft det Tilfælde, at han ikke havde kunnet sælge sin Fisk i London. Naar Fiskene derovre ikke indbragte noget, var det, fordi den blev kasseret af Politiet som en slet Vare, og ikke fordi Markedet var overfyldt.

Greve Danneskjold-Samsøe var det kommet for Øre, at Blankenese-Fiskerne undertiden benyttede Esbjerg-Routen for at sende deres Fisk til England. Han vilde derfor spørge Capt. Brinch, om det kunde ventes, at dette vilde ske i et større Omfang, hvis Trafiken forøgedes. (Capt. Brinch: Ja!). Dernæst vilde Taleren spørge om, hvor stort et Kvantum Fisk man kunde gjøre Regning paa fra vor Side at sende til England uden derfor at overfylde det engelske Marked.

Capitain Brinch havde paa en Dag afsendt ca. 50,000 Pund Fisk, men lidt et Tab af ca. 1200 Kr. Hvad det kom an paa var at faa en hyppig Forbindelse for til enhver Tid at træffe de bedre Priser. For Overfyldning af Markedet i London var Taleren ikke bange; dertil var den engelske Befolkning alt for meget fiskespisende. Hvad Blankenese-Fiskerne angik, da laa de ofte i et stort Antal uden for Esbjerg og fangede Rødspætter, Kuller, Kabliau o. s. v.; til sine Tider fangede de ogsaa finere Fisk som Tunger og Pigvarer. Man havde i Esbjerg købt hele Fangster af disse Fiskere, men de vilde helst selv bringe Fiskene til Hamborg, da de der fik en højere Betaling for den. Disse Skibe med en Besætning af 3 Mand kunne ofte i Løbet af 3 à 4 Dage fange et Kvantum Fisk, som havde en Værdi af 300 à 400 Mark, hvilket maatte anses for en overordentlig god Fortjeneste.

Docent Fjord. Det var uhyggeligt, naar man skulde anbefale Esbjerg-Routen for Fiskeexporten, da at høre Tale om saa store Tab, som her var nævnt, uden nærmere Oplysning om de Grunde, der bevirkede Tabet.

Capitain Brinch laa i Esbjerg med ca. 80,000 Pund Fisk, som ikke havde Værdi i Tyskland, og havde han kunnet afsende sin Fisk til England f. Ex. om Mandagen i Stedet for om Onsdagen, saa at han ikke var kommen for sent til Markedet, vilde han have undgaaet Tab. Da Tyskland har en daglig Forbindelse med London, sendes den Fisk, som ingen Anvendelse haves for, strax til London; dette skete naturligvis i fuldeste Maal i de Dage, Taleren ophobede Fisk i Esbjerg, og da endelig Dampskibet afgik Onsdag Aften til London, ankom Fiskene der til Lørdags Markedet, det allersletteste i Ugen, og derfra hidrørte Tabet. Fiskene kunde imidlertid sælges, og dette var under daværende Tilstande umuligt i Tyskland.

Greve Danneskjold-Samsøe. Hvilke Dage ere Markedsdage? (Capitain Brinch: Fra Mandag til Lørdag.). Forholdet er altsaa nu et saadant, at vi kun kunne komme paa Markedet den sidste Markedsdag i Ugen.

Konferentsraad Tesdorpf forekom det, at Fiskeriet vilde komme til at udøve en betydelig

Indflydelse paa Affattelsen af den Betænkning, Selskabet skulde afgive. Efter hvad der var udtalt, kunde vi gjøre bestemt Regning paa, at vi ved en stadig Forbindelse med England, mindst hver anden Dag, vilde kunne faa en større Mængde Fisk afsat i London, hvilket vilde være glædeligt. Af Fiskeritidenden saa man, at vort Fiskeri i Nordsøen havde gjort meget betydelige Fremskridt, saa at vi nu stode i Højde med de andre Nationer, som fiske dér. Hvad det imidlertid skortede os paa ovre ved Vestkysten for at drive Fiskeriet til en større Fuldkommenhed var gode Havne, men det var at formode, at Regjeringen vilde have sin Opmærksomhed henvendt paa dette Forhold og det saa meget mere, som det nu meddeltes, at Fisken fremdeles var tilstede der i stor Mængde og ikke syntes at aftage. — Vore Fiskere havde Ord for at være meget fattige. Hvorledes stillede det sig i saa Henseende ved Esbjerg? (Capitain Brinch: Betydelig bedre end nord paa.). Paa Østkysten af Hertugdømmerne ere Fiskerne gaaede betydeligt fremad; Jærnbannerne have bragt dem betydeligt paa Fode. I Eckernførde ere Fiskerne endogsaa meget velhavende. I det hele taget havde Taleren faaet det Indtryk af Hr. Capitain Brinchs Udtalelser, at hvis vi kunne faa en Forbindelse mindst hver anden Dag med England, vil vort Fiskeri paa Vestkysten faa et betydeligt Opsving.

Capitain Brinch var af den Mening, at Fiskeriet vilde faa et betydeligt Opsving ved en foretaget Forbindelse med England. Fiskeriet fandt Sted fra sidst i Oktober til ind i Marts og fra April til ind i Juni. Den øvrige Tid fiskedes der ikke ved vore Kyster, men i de nævnte syv Maaneder kunde man gjøre Regning paa Fangst, og desuden maatte vi jo ogsaa under heldige Trafikforhold se hen til Frederikshavn ja selv til Sverrig. Fra dette sidste Land var der gjort Forsøg med at sende Fisk til England over Esbjerg, og Taleren nærede den Forventning, at dette vilde ske hyppigt, naar Jærnbanefragten nedsattes. — Grunden til, at Fiskerne op ad Kysten ikke vare saa velstaaende som nede ved Esbjerg, mente Taleren laa i, at Fiskerne der vare henviste til at tørre og salte den Eisk, der fangedes om Foraaret, og for hvilken de kun opnaaede halvt saa meget, som de vilde have opnaaet, hvis Fisken i fersk Tilstand var bleven solgt paa Londons Marked eller til Tyskland, men af Mangel paa Ishuse har den til Dato ikke kunnet afsendes i frisk Tilstand fra Kysten om Foraaret.

Greve Danneskjold-Samsøe. Der blev før sagt, at naar Æg blot bleve leverede Kjøbmanden friske og bleve vel pakkede, havde det ikke saa meget at sige, om de henlaa nogen Tid, inden de naaede Konsumenterne, hvilket forundrede Taleren, da det jo netop hed sig, at det gjaldt om at faa Æg saa nylagte som muligt paa Markedet.

Agent Thorkilsen havde netop fremhævet, at i London satte man særlig Pris paa at faa friske Æg, og at det havde sin Betydning, at vi kom hurtigst muligt paa Markedet med dem; men ved Siden af udtalte han, at naar Kjøbmændene fik dem aldeles friske, vilde det ikke være absolut nødvendigt, i hvor vel det altid var til Gavn, at kunne forsende 2 Gange ugentlig; man kunde nok nøjes med én. Samtidig tillod han sig imidlertid at henpege paa, at Producenterne havde som oftest den beklagelige Fejl at gemme Æggene en Tid, efter at de vare producerede, saa at de, naar de kom i Exportørernes Hænder, vare en Smule bedagede, og at det af Hensyn hertil var dobbelt nødvendigt at kunne komme hurtigt til Markedet med Æggene.

Docent Fjord. Det er sagt, at den nuværende Kreaturtransport fra Esbjerg er fyldestgjørende saa vel hvad Afgangsdag som Hyppighed angaar, men at denne Dampskibsfart har ingen eller i alt Fald ringe Betydning for Smørrets Vedkommende, ligesom ogsaa Hr. Capt. Brinch nu har udtalt, at den Dag, dette Dampskib afgaar, er den alleruheldigste for Fiskens Vedkommende. Taleren vilde derfor spørge, hvorledes det skulde forstaas, naar der her under Forhandlingerne var udtalt, at en to Gange ugentlig Forbindelse mellem Esbjerg og England vilde være tilstrækkelig. Skulde det

være to Gange foruden den allerede eksisterende, som passede for Kreaturer, eller én Gang til foruden den?

Agent Thorkilsen havde ment to Gange i det hele, altsaa én Gang til foruden den allerede bestaaende, som var afpasset efter Kreaturmarkedet. Man skulde ikke stille større Fordringer, end man kunde vente fyldestgjorte.

Docent Fjord. Da Dagen for Kreaturskibets Afgang ikke kan forandres, hvilken anden Dag kan det saa være ønskeligt at faa det andet Skib afsted?

Agent Thorkilsen. Naar det skal passe for Æg og Smør, vil Fredagen være den bedste Afgangsdag fra Esbjerg eller muligvis Lørdag, saafremt Skibet gaar til London direkte, hvad Taleren maatte anse for det heldigste. Godset skal være i London Mandag Morgen.

Proprietær Andersen ønskede oplyst, hvorledes det stillede sig med Udførslen af Æg i 1885, og hvilken Udsigt der er til, at der fremdeles kan være Stigning i Udførslen af denne Artikel fra Esbjerg.

Kammerherre Lüttichau. I 1885 exporteredes fra Esbjerg 199,902 Snese Æg.

Agent Thorkilsen. I hvilket Forhold Æggeudførslen vilde tiltage, naar vi fra Esbjerg fik Forbindelse med London, Newcastle og Leith og gennemgaaende lave Fragttaxter, var ikke godt at sige, men Taleren kunde ikke tro andet, end at en Mængde Varer, der nu gik til England via Kjøbenhavn eller direkte fra forskellige Provinshavne, vilde søge til Esbjerg og blive exporterede derfra. Kom vi derimod ikke i Forbindelse med alle de tre nævnte Byer, vilde det skade Farten betydeligt, fordi Skotland ofte var en god Modtager saa vel for Smørrets som for Æggenes Vedkommende. Æggeexporten var i betydelig Stigning, og Taleren antog, at den ikke endnu havde kulmineret, hvilket var saa meget glædeligere, som det efter Talerens Formening var den ringere stillede Del af Samfundet som f. Ex. Husmænd, der leverede det største Kvantum Æg.

Greve Danneskjold-Samsøe vilde spørge, om en hyppig Forbindelse med England vilde kunne antages at bidrage til at faa den Vane aflagt at gemme Æggene, og at det mere og mere vilde gaa op for vedkommende, hvilken Betydning en hurtig Levering af Æggene havde for dem, samt om det kunde tænkes, at en hyppig Forbindelse med London kunde bidrage til, at man her i Landet kom ind paa at forbedre Æggenes Kvalitet, saa at vi kunde komme til at producere en Vare, der virkelig egnede sig for Markedet i London.

Agent Thorkilsen. Grunden til, at Producenterne gemme Æggene, er Tanken om en Stigning i Prisen. Avance var der imidlertid ikke ved den Fremgangsmaade, men tvertimod Tab. Prisen for saadanne Æg var mindre end for aldeles friske Æg. Hvor vidt en hyppig Forbindelse med London kunde have nogen Indflydelse paa Æggeproduktionen, kunde Taleren ikke sige, men som Forholdet for Tiden var, da produceredes der ikke tilstrækkelig gode Æg for Londons Marked. Exportørerne havde imidlertid vedtaget en Forholdsregel herimod, som efter Talerens Mening hurtig vilde bringe de danske Ægs Kvalitet til at gaa fremad, og den var udelukkende at købe Æg efter Vægt. Producenterne vilde derved blive opfordrede til at holde Hønsracer, der lægge store Æg. For de mange Aars Vedkommende, Taleren havde beskæftiget sig med Export af Æg, kunde han konstatere, at ikke alene havde Produktionen af Æg stedse været i stærk Stigning, men at Kvaliteten ogsaa var gaaet fremad.

Proprietær Breinholt (Volder). Ved Ringkjøbing og Harboøre købe Tyskerne Fisk, men paa den Betingelse, at de kun ville have den fra 1ste Oktober til 1ste April og saa endda med det Forbehold, at de kun ville modtage Fisk i tre Dage af Ugen, naar Fangsten er for stor — hvad den ofte er — hvorfor Fiskerne ere i stor Forlegenhed med at blive af med den Fangst, de have i den øvrige Tid.

Paa andre Steder skulle Kjøberne kun modtage et vist Kvantum Fisk daglig, og Fiskerne da, hvis Fangsten er større, beholde Resten. Det vilde af disse Grunde være af stor Betydning for Fiskerne, om der kunde blive Lejlighed for dem til at sende Fisk til England, thi de have kun ringe Indtægt af deres Fisk, naar de skulle tørre og salte den.

Docent Fjord var bleven anmodet om at fremdrage, at i 1884 udførtes fra Danmark 18,090471 Pund Fisk og deraf fra Esbjerg 139170 Pund, og Grunden til, at man havde rettet denne Anmodning til ham, var at faa oplyst, om der var Udsigt til, at dette Forhold mellem Udførsel af Fisk fra hele Danmark og fra Esbjerg vilde forandre sig væsentlig, i Fald man fik en hyppig Trafik mellem Esbjerg og England, og da navnlig om Forholdet kunde tænkes at blive det, at der blev en stadig Udførsel ad denne Route, eller at den kun blev benyttet i Ny og Næ, særlig naar det tyske Marked var overfyldt.

Capitain Brinch havde allerede udtalt, at det kun var i 7 Maaneder af Aaret, at der ved Esbjerg og der i Omegnen fangedes Vesterhavsfisk. Hidtil havde man afsat Fisken til det tyske Marked, og Taleren antog, at man ikke maatte give Slip paa dette Marked, som gav os den bedste Pris — han havde ikke hørt, at Prisen havde tilnærmelsesvis været saa høj i London som til sine Tider i Tyskland — naar man kun kunde undgaa at overfylde dette Marked. Men dette skete ikke sjældent, og da Fiskeribefolkningen voxede temmelig betydeligt, og der ikke kunde afsættes stort mere til Tyskland, end Tilfældet allerede nu var, kunde Taleren ikke tænke sig andet, end at der var Udsigt til, at der vilde blive store Kvantiteter af Fisk at exportere til England.

Proprietær Breinholt. Tidligere var Vinterfiskeriet ved vore Kyster ikke af stor Betydning, men efter at Tyskerne vare optraadte som Kjøbere til Fisken, stillede Forholdet sig anderledes. Vinterfiskeriet var meget besværligt, thi da Fisken i Kulden trak sig bort fra Kysten, maatte Fiskerne ofte 5 à 6 Mil ud paa Havet med deres Baade, som egentlig slet ikke vare indrettede til sligt Fiskeri, saa at de ofte maatte lide under haardt Vejr. Da nu Fisken imidlertid ikke kunde afsættes til Tyskerne længere end til 1ste April, vilde det være heldigt, om Fiskerne efter den Tid kunde faa et Sted, hvor de altid kunde komme af med den. Hvorledes Prisforholdene vilde stille sig i England, naar vi fik en hyppig Forbindelse, kunde der ikke siges noget om nu. Hidtil havde vi kun Erfaring fra den uheldigste Markedsdag i London, Lørdag.

Docent Fjord. Det er naturligvis umuligt at sige noget om, hvorledes Prisforholdene ville stille sig i Fremtiden, men der var dog altid noget at gaa ud fra, naar man vidste, hvorledes de havde stillet sig hidtil, og Taleren ønskede derfor oplyst, hvorledes Prisforholdene i de senere Aar havde stillet sig i England og i Tyskland.

Konferentsraad Tesdorpf havde for ganske nylig læst i Bladene, at Tyskerne havde afsluttet Kontrakt med danske Fiskere om at tage Udbyttet af 16 Baade og til en lidt højere Pris end i 1885. Dette viste, at der snarere var et stigende end et dalende Begjær efter Fisk fra Tysklands Side, hvilket var glædeligt, da Tyskland betalte en højere Pris end England. Hvilken Betydning en regelmæssig Forbindelse med England vilde kunne have for vort Fiskeri, var det umuligt at sige. Hvorledes stillede det sig i 1865 med Produktionen af Fedekvæg hos os? Hele det store Fednings-spørgsmaal er i Grunden rejst samtidig med Exporten, og Forholdet vilde mulig kunne blive det samme her, men Taleren fandt rigtignok, at skulde der kun være Forbindelse med England én Gang til foruden den allerede eksisterende, ved hvilken tilmed Fisken bringes til London paa en meget uheldig Dag, turde det være lidt nok.

Proprietær Breinholt kunde med Hensyn til den af Konferentsraad Tesdorpf omtalte Kontrakt meddele, at hidtil havde Tyskerne købt Fisk fra 15 Baade, men i Aar skulde der benyttes

16 Baade. Prisen var lidt højere end forrige Aar, men ubetydelig; derimod maatte der ikke stoppes op med Fiskeriet*) saa meget som tidligere, og det var heldigt, eftersom Fiskerne ikke kunde faa Afsætning andensteds; men Tyskerne vilde vistnok gjerne renoncere paa et vist Kvantum af, hvad der fangedes, og endda give højere Priser for Resten, saafremt de kunde opnaa slige Betingelser, og det kunde jo ske, saafremt der var en hyppig Forbindelse med England fra Esbjerg.

Greve Danneskjold-Samsøe spurgte om, hvor stor en Del af de 18 Mill. Pund Fisk der var fanget ved Vesterhavets Kyst.

Proprietær Breinholt havde ikke Materiale til at besvare dette Spørgsmaal i hele dets Omfang; kun for Harboøres Vedkommende kunde han senere give Oplysning**).

Capitain Brinch kunde heller ikke give nogen bestemt Oplysning i saa Henseende, men det var ikke sjældent, at der kom 16, 18, 20 Vognladninger Fisk med Toget nord fra og passerede Esbjerg. Tyskerne ville helst være fri for at modtage alt for store Kvantiteter Fisk; de ville hellere give en højere Pris for et mindre Kvantum, men det gjaldt jo for Fiskerne om at blive af med hele Fangsten. Naar det var godt Vejr, bragtes store Mængder af Fisk i Land, men Fiskerne kunde ikke blive af med dem, og de undlode af den Grund undertiden at gaa til Søs og fiske. Det var Talerens Formening, at Fiskeriet under forbedrede Afsætningsforhold kunde bringes til en større Udvikling.

Greve Danneskjold-Samsøe. Efter de faldne Udtalelser kunde man næppe komme til andet Resultat, end at en forøget Dampskibsforbindelse mellem Esbjerg og England vil bidrage til Fiskeriets Fremme og Udvikling (Capt. Brinch: Ja!), hvorimod de Herrer egentlig ikke mene, at en hyppig Forbindelse mellem Esbjerg og England vil bidrage til, at en større Del af den Fisk, der nu trækkes op af Havet, vil gaa over Esbjerg til England.

Capitain Brinch. Man kan gjøre Regning paa, at en stor Del af den Fisk, som fanges, under forbedrede Forbindelsesforhold med England vil gaa derover; thi naar Fisken kan komme til Markedet i London i Dagene fra Mandag til Lørdag, er der al Sandsynlighed for at opnaa bedre Priser, end vi til Dato have opnaaet. Det er de Udtalelser, man altid faar fra Fiskesælgerne i London: «Kom med Eders Fisk i Dagene forud for Fredag Morgen, og I skulle faa betydelig bedre Priser end ved Lørdagssalg.» Men paa Grund af, at vi kun have den ene Forbindelse med London, har det ikke kunnet lade sig udføre.

Konferentsraad Tesdorpf havde af Forhandlingerne faaet det Indtryk, at vi her i Danmark vare heldigt stillede med Hensyn til Fiskeriet, naar vi fik en forøget Trafik til England.

Proprietær Breinholt. Hvor stort et Kvantum Fisk, der vilde gaa til England over

*) Dermed menes, at Køberne maa ikke nægte at modtage et saa stort Kvantum Fisk som forrige Aar, naar Markedet et overfyldt.

**) I Driftsaaret 1884—85 afsendtes der fra Lemvig og Ramme Stationer i alt til Tyskland 11940 Cent. Fisk, i Driftsaaret 1885—86 fra de samme Stationer i alt 9460 Cent. Forsendelserne fandt Sted i Maanederne Oktober til Maj saaledes, at der afsendtes

	i Driftsaaret 1884—85:	i Driftsaaret 1885—86:
April	927 Cent.	531 Cent.
Maj	21 —	19 —
Oktober	652 —	951 —
November	3865 —	4055 —
December	1529 —	900 —
Januar	3293 —	1446 —
Februar	638 —	1333 —
Marts	1015 —	225 —
I alt	11940 Cent.	9460 Cent.

Esbjerg, naar der var en hyppig Forbindelse tilstede, kunde naturligvis ikke godt siges forud, men en meget stor Del vilde sikkert gaa den Vej, saa snart Forbindelsen var tilstede, og Fragttaxten saa vel paa Jærnbane som paa Dampskib blev nedsat betydelig. 40 sh. pr. Ton Fisk var en alt for urimelig høj Fragt; den var omtrent dobbelt saa høj som for nogen som helst anden Vare, og Fisken havde endda paa Dampskibet sin Plads paa Dækket.

Docent Fjord henlede Opmærksomheden paa, at Flæsk endnu ikke var omtalt, samt at der ogsaa stod tilbage at se hen til Spørgsmaalet om Retourfragt.

Greve Danneskjold-Samsøe. Som en af Grundene til, at det forenede Dampskibsselskab ikke vil udvide Farten fra Esbjerg, angives, at der ikke kan faas Retourfragt fra London og kun meget lidt fra Newcastle. Det er Udfragten, der skal bære alle Omkostninger, og derfor er den høj, hvorfor det er billigere at sende Flæsk til London over Hamborg end over Esbjerg. Over Hamborg gaar Flæsket til England som Retourgoods, altsaa til en meget billig Fragt. Taleren havde ogsaa hørt, hvad der i øvrigt forundrede ham, at Kul kunde billigere importeres over Aarhus til Esbjerg end hørt, direkte fra Newcastle til Esbjerg.

Konsul Rasmussen. Større Dampskibe, der søge Fragt af Korn, Trælast etc. fra Østersøen, tage i Reglen Kulladninger med paa Rejsen til Østjylland til en billigere Fragt end det forenede Dampskibsselskabs Skibe til Esbjerg. Fragten er for Øjeblikket 4 sh. 6 d. og afgives der 6 til 7 d. pr. Ton for Losning, hvorimod det forenede Dampskibsselskabs Skibe beregne 5 sh. 6 d. uden Losningsgodtgørelse; men selv til denne Fragt formener Taleren, at Selskabet betænker sig paa at tage Retourladning, maaske af Mangel paa Tid. Faktum var, at man sendte Kul til Esbjerg, Varde og andre Vestkystbyer fra Fredericia, vel nærmest fordi Hovedforbruget bestod af skotske Kul, men det kan ogsaa siges, at Omkostningerne i Esbjerg, saasom Havnepenge og Arbejdspenge, ere noget højere end paa Østkysten. Som en Grund, hvorfor man billigere kan fragte Skibe til Fredericia end til Esbjerg, kan ogsaa anføres, at Fredericias Havn kan tage Skibe med 16 Fods, hvorimod Esbjerg kun til 13 Fods Dybtgaaende.

Proprietær Andersen ønskede oplyst, hvorledes det stillede sig med Havnepengene i Esbjerg og paa Østkysten.

Konsul Rasmussen. I Esbjerg ere Havnepengene 5 Øre pr. Kultønde, i Fredericia 3 Øre, og man har arbejdet (forgjæves) paa at faa dem nedsatte til 1½ Øre. I Kolding ere Havnepengene 4 Øre.

Greve Danneskjold-Samsøe. Naar det var sagt, at man kunde faa Kul ført billigere til Østkysten end til Vestkysten, fordi Skibe med et Dybtgaaende af 16 Fod kunde komme ind dér, men ikke her, da skulde Taleren henvise til, at flere af de Skibe, der fare imellem Newcastle og Østkysten, ikke stikke saa dybt, og de komme dog ofte tilbage fuldt ladede med Kul. Det jydsk-engelske Dampskibsselskabs Skibe kom regelmæssigt tilbage med Kul og gik f. Ex. til Nyborg dermed. Dette tydede dog paa, at Kreaturskibene paa Østkysten kunde konkurrere med Kulskibe med 16 Fods Dybtgaaende og staa sig ved at tage Retourfragt. Naar derfor det forenede Dampskibsselskab sagde, at det var Fragten herfra, der skulde betale saa at sige det hele, fordi man ikke kunde faa Retourfragt fra England til Esbjerg, da var Faktum vistnok det, at Retourfragt godt kunde faas, men at Selskabet satte Retour-Fragttaxten saa højt, at man ikke kunde gaa ind paa at betale den.

Docent Fjord. I Betænkningen fra Varde Landboforening var det udtrykkelig udtalt, at der skulde være Udsigt til at faa Retourfragt fra London, for saa vidt der var hyppig Forbindelse med Esbjerg. Taleren ønskede Oplysning om, hvilken Retourfragt der her kunde være Tale om, thi der havde været udtalt Tvivl om denne Udtalelses Rigtighed.

Konferentsraad Tesdorpf. Til Sukkerfabrikerne paa Falster indførtes store Mængder af

Kul, udelukkende fra Newcastle og ved Dampskib til en Fragt af 5 sh. 6 d. pr. Ton, men uagtet dette maatte kaldes en lav Fragt, havde man dog vanskeligt ved at konkurrere med de 15 Fods Skibe, som man havde faaet i Farvandet dér. Hvad der passede paa den ene Plads, passede ikke paa den anden.

Kammerherre Lüttichau skulde blot henpege paa, at der her til Lands i 1883 indførtes direkte fra London 20 Mill. Pund Kunstgødning, ca. 2 Mill. Pund Klid, ca. 6 Mill. Pund Oljekager, ca. 12 Mill. Pund Stang- og Baandjærn, ca. 6 Mill. Pund Gas- og Vandrør, ca. 14½ Mill. Pund Pladejærn foruden en Mængde andre vigtige Artikler, og der var derfor ikke Tvivl om, at ethvert Skib, der gik direkte til London, kunde faa Retourfragt.

Proprietær Andersen. Et Selskab, der, som det forenede Dampskibsselskab, havde Skibe paa mange Router, var maaske ikke tjent med at tage Fragt fra den ene eller den anden af disse Router og overføre den paa Routen Esbjerg—London, hvorimod Forholdet vilde stille sig anderledes, hvis Forbindelsen mellem Esbjerg og London holdtes vedlige af et Selskab, der kun havde denne ene Route at bestride.

Proprietær Breinholt. Paa Vestkysten havde man tidligere faaet Kul fra Aarhus, men i Aar fra Esbjerg, fordi det var billigere. Esbjerg var en ny By, men naar der blev gjort noget for Trafiken paa den, vilde der ogsaa nok komme Kjøbmænd dér.

Konsul Rasmussen. Det var mindre Flensborgerdampskibe, der havde sejlet udelukkende med Kul til Vestkysten (Esbjerg), Husum og Tønningen til lave Fragttaxter; disse Skibe vare nu oplagte.

Forpagter Beck (Rydhave) havde en Følelse af, at det ved denne Forhandling ikke saa meget kom an paa, om man kunde bestemt paavise, om den paatænkte Foranstaltning vilde betale sig eller ikke, men at det, der havde Betydning, var, om det kunde tænkes, at den, hvis den blev ført ud i Livet, kunde bidrage til at ophjælpe det fortrykte Agerbrug og derigjennem altsaa være til Gavn for vort Fædreland. Taleren havde her hørt saa vel af Exportører af Smør som af Æg, at det var meget tvivlsomt, hvor vidt vi vilde kunne faa en højere Pris for vore Produkter, fordi vi fik en regelmæssig Fart 2 à 3 Gange ugentlig fra Esbjerg til England, og for saa vidt en saadan Udtalelse var fremkommen fra Exportører i Kjøbenhavn eller i det nordøstlige Jylland, kunde han have forstaaet den, skjønt han nødig vilde underlægge den nogen som helst Bitanke; men hvorledes det nu end forholdt sig, saa passede en saadan Udtalelse ikke for Producenternes Vedkommende. Enhver, der kjendte det engelske Marked, vidste, at det, det gjaldt om, var at komme med friske Varer paa Markedet; det gjorde vi ikke, og der var heller ikke hidtil gjort meget for, at vi kunde komme til at gjøre det. En heldig Ordning af Fragtspørgsmaalet havde i denne Henseende sin store Betydning, thi som Forholdene stillede sig nu, var der for de fleste Varers Vedkommende slet ikke Tale om, at man kunde benytte Esbjerg-Routen, som dog var den naturligste lige over for England. Af Flæsk udføres der saaledes her fra Landet over 30 Mill. Pund aarlig, og den største Del deraf gaar til England, men paa Grund af, at Dampskibet afgaar fra Esbjerg paa en uheldig Dag for denne Vares Vedkommende, paa Grund af, at den Fragt, som det forenede Dampskibsselskab forlanger, er alt for urimelig høj, og paa Grund af, at Dampskibet ikke gaar direkte til London, men kun til Harwich, gaar omtrent alt Flæsket over Hamborg. Fra forskellige Svineslagterier var det meddelt Taleren, at saafremt der kom en regelmæssig Trafik fra Esbjerg til London, og Fragten blev nedsat, vilde saa godt som alt Flæsket gaa over Esbjerg, ligesom vistnok ogsaa mange andre Varer vilde komme til at gaa den Vej, f. Ex. Gjør, hvoraf der alene fra en Fabrik udførtes til England ca. 7000 Pund ugentlig, og som nu næsten udelukkende alt gik over Hamborg. Hvilken Indflydelse en hyppig Forbindelse med England over Esbjerg vilde have for Fiskeexportens Vedkommende, havde de ærede Exportører af Fisk stillet

klart frem. En hyppig, regelmæssig Forbindelse med England havde sin store Betydning ogsaa deri, at de engelske handlende kunde holde sig til bestemte Mærker af Smør, i det de da vidste, at paa den og den Dag kunde de faa saa og saa meget, og netop derved troede Taleren, at vi vilde naa en højere Pris for vore Varer end hidtil.

Det var Talerens Mening, at en hyppig Forbindelse med England over Esbjerg vilde være til Gavn for hele Landet, særlig i Fremtiden, og man kunde derfor dristig anmode Landhusholdnings-selskabet om at stille sig gunstigt over for Sagen. For øvrigt havde det forbavset Taleren at høre de Herrer Grosserere og Exportører kun tale om, hvad der i Øjeblikket kunde betale sig eller ikke betale sig. Han vilde spørge, om der ikke var gjort meget i vort Fædreland for at udvikle Kommunikationsmidlerne, uden at det betalte sig? Man kunde jo saaledes blot se hen til Anlægget af Esbjerg Havn; hverken den eller de fleste Jærnbaneanlæg betalte sig; men der var jo ogsaa Forskjel paa, hvad der betalte sig direkte, og hvad der betalte sig indirekte. England var for Øjeblikket vort Hovedmarked, og der var ikke Udsigt til, at det Standpunkt i en nær Fremtid skulde forrykkes, hvorfor Taleren indtrængende vilde anbefale, at man saa vidt muligt fremmede den foreliggende Sag og ikke saa paa, om Foranstaltningen betalte sig strax; Fordelen ved dens Iværksættelse skulde nok vise sig i Fremtiden.

Docent Fjord. Naar de Herrer handlende saa vel ved Mødet i Kjøbenhavn som her have haft Betæneligheder ved at tilraade en hyppig Forbindelse med England over Esbjerg, var det — det Indtryk havde Taleren af Forhandlingerne — ikke af Hensyn til Spørgsmaalet, om en saadan Foranstaltning kunde betale sig eller ikke for Staten, og heller ikke fordi de mente, at en saadan Foranstaltning vilde skade dem, men fordi de ikke kunne øjne, at der derved kan opnaas nogen Fordel for det danske Landbrug.

Den ærede sidste Taler hentydede til, at flere Svineslagterier vilde benytte Esbjerg-Routen, for saa vidt Trafiken udvidedes, og Taleren vilde derfor sætte Pris paa at faa at vide, hvilke disse Slagterier vare, for at man kunde søge Oplysning hos dem.

Forpagter Beck havde ikke overværet Forhandlingerne den foregaaende Dag, men det var blevet sagt ham, hvad der var udtalt under dem. I Dag havde Taleren overværet Forhandlingerne vedrørende Æggeexporten, og her var der, det turde man nok slaa fast, i ethvert Tilfælde kommen nogen Modsigelse tilstede, i det det først blev udtalt, at en hurtig Forbindelse just ikke var særlig nødvendig, medens Udtalelsen til Slutningen kom til at gaa i stik modsat Retning.

Af Bestyreren af Holstebros Svineslagteri var det ikke én men mange Gange sagt Taleren og senest i de sidste Dage, at det var sørgeligt, at man ikke kunde sende Flæsk til England over Esbjerg, fordi det ikke ankom til England paa de Dage, det skulde, og fordi Fragttaxterne vare for høje, og indirekte var det meddelt ham, at Aarhus Svineslagteri ønskede at kunne benytte den samme Route.

Proprietær Andersen. Naar man saa paa de statistiske Oplysninger vedrørende Udførslen dels fra Esbjerg og dels fra hele Landet, kunde man ikke andet end forbavses over at se, hvilken underordnet eller temmelig ubetydelig Rolle Udførslen fra Esbjerg spillede i Sammenligning med Udførslen fra det øvrige Land. Taleren kunde ikke tro andet, end at Landmændene i Forbindelse med de Herrer handlende havde nogen Skyld deri, i det de splittede deres Kræfter, medens de ved at samle Udførslen til de mest heldige Pladser — i foreliggende Tilfælde til en saa gunstigt beliggende Plads som Esbjerg — sikkert vilde kunne opnaa et bedre Udbytte. Man var under Forhandlingerne her vistnok kommen vel meget ind paa Spørgsmaalet om Nedsættelse i Fragttaxterne, medens

Hovedsagen dog egentlig var at erholde en hyppig Forbindelse med England for derigjennem at opnaa en højere Pris end hidtil for Landmandens samtlige Produkter.

Hvad nu den hyppige Forbindelse angik, da var Taleren nær ved at tro, at Kostbarheden ved dens Iværksættelse overvurderedes en Del, ja at Landmændene muligt selv kunde tage denne Sag i deres Hænder; i ethvert Tilfælde synes de efter de Oplysninger, der vare bragte tilveje, ikke i den Grad at være afhængige af Statens Understøttelse, som han egentlig for sit Vedkommende tidligere havde troet. De Spørgsmaal, som Taleren havde stillet sig ved Overvejelsen af denne Sag, vare for det første, hvilket Beløb man med nogenlunde Sikkerhed kunde vente, at Routen, befaret 3 Gange ugentlig, vilde indbringe, dernæst hvilke Driftsomkostningerne vare, og hvilke Beløb der derefter kunde antages at maatte fordres som Tilskud af Staten, og endelig hvilke Fordele for de forskellige Næringsgrene den hele Foranstaltning vilde medføre. Afvejes disse Faktorer gjensidig mod hverandre, vil man komme til Klarhed over, hvorledes Forholdene egentlig ville stille sig. End videre maatte man skjelne mellem Kreaturtransporten og Transporten af de døde Varer, eftersom Markedsdagene for de forskellige Produkter ikke falde sammen. I Henhold hertil havde Taleren nu opstillet en kort Kalkule — fuldstændig en Lægmandskalkule — over, hvorledes Sagen kunde se ud til at ville stille sig.

Gik man ud fra, at blot 9 pCt. af det danske Smør, som udføres, kunde finde Afsætning paa Londons Marked, vilde Fragten herfor efter de nuværende Taxter — disse ere benyttede helt igjennem — andrage 45000 Kr. Fragten for Æg vilde efter de Meddelelser, der vare fremkomne i Dag, andrage ca. 12000 Kr., men det var givet, at Beløbet vilde blive langt større ved en temmelig sikkert forøget Udførsel. Fersk Fisk vilde ikke give mere end 4000 Kr. i Fragt; men efter de Oplysninger, der vare fremkomne her paa Mødet, vilde der ske en betydelig Fremgang særlig paa dette Punkt. Fragten for Havesager kunde vel ansættes til 2000 Kr. Den Udførselsgjenstand, der vilde komme til at veje mest i Vægtskaalen, var Flæsk, i det det jo var bemærket, at hvis Fragttaxten nedsattes, vilde saa godt som alt Flæsk gaa over Esbjerg, medens nu den overvejende Del af Fragten herved tilfalder de tyske Jærnbaner og Dampskibe. I 1884 udførtes der 30 Mill. Pund Flæsk fra hele Landet, og selv om man vilde være meget moderat og antage, at kun et halvt saa stort Kvantum vil blive udført over Esbjerg, vil Fragten for det andrage 150000 Kr. Til disse Beløb bliver nu at lægge hvad der indkommer i Retourfragt, og man kan da vel antage, at den hele Fragtindtægt let vil beløbe sig til ca. 300000 Kr. Hvad dernæst Udgifterne angaar, da har Etatsraad Tietgen udtalt, at hver Tour «Koldinghus» gjør, koster 5000 Kr., hvoraf alene 810 Kr. ere Havneafgifter i Esbjerg Havn, hvori Skibet nok ikke en Gang kommer ind, men da den Trafik her er Tale om — Transporten af de døde Varer — meget vel kan besørges af mindre Dampskibe, vil Udgiften reduceres betydeligt, og kan vel anslaaes til ca. 2000 Kr. pr. Tour. Regner man nu, at der gjøres ca. 150 Toure om Aaret, vil Udgiften i det hele kunne anslaaes til 300000 Kr. aarlig, saa at der altsaa er Balance. Hvis disse Beregninger ikke vare aldeles fejle, vilde man altsaa se, at der egentlig ikke behøvedes noget Tilskud til en saadan Fart, eller at der, hvis Staten virkelig skulde fordre en vis Garanti for at sætte Foretagendet i Værk, da egentlig kun var Tale om en nominel Garanti.

Hvad Udviklingen af vore Kommunikationsmidler angaar, ere vi nær ved at blive sejlede agter ud, thi naar vi ligge saa nær ved England, som vi gjøre, maa vi ikke nøjes med at komme paa Markedet derovre saa tidt som Amerikanerne; vi bør kunne komme der med vore Produkter i aldeles frisk Tilstand. I gamle Dage sendtes dansk Smør over Holsten og gik under Navn af Kieler-smør; nu er det omvendte Tilfældet, hvilket tyder paa, at vi have et godt Renomme i England, og at vi, naar vi kunne komme frem paa Markedet i London med virkelig fint, friskt Smør, ogsaa maatte

kunne opnaa en højere Pris. Selv om der kun var en Vinding af 5 Øre pr. Pund for det Kvantum Smør, som kan ventes at finde Afsætning i London, vil det andrage 150000 Kr., og denne Beregning kunde dog ikke kaldes sangvinsk, eftersom de sagkyndige for ikke mange Aar siden stillede en Forhøjelse af 20 Øre pr. Pund i Udsigt. Vel kunde man blive lidt betænkelig, naar man hørte af Konferentsraad Tesdorpf, at hvad han havde tjent i Januar og Februar, havde han ofte sat til i den tredje Maaned, men det viste dog egentlig kun, at vi ikke vare indarbejdede paa det londonske Marked, og det kunde vi kun blive, naar vi kom der mindst hver anden Dag og tilbøde vore Produkter. Som nu at hengjemme vort Smør til 1 Gang ugentlig Forsendelse til Londons Marked, medens vore Konkurrenter fra andre Lande møde daglig paa Markedet med ganske friskt Smør, er omtrent, som naar en Urtekræmmer kun vilde holde aaben Bod 1 Gang ugentlig med hengjemte Varer — hans Omsætning blev næppe stor!

Mod Talerens Fremstilling af Sagen kunde der ganske vist gjøres den Indvending, at Kreaturdampskibet, der jo nu ofte maatte gaa med halv Ladning af Kreaturer, ikke godt kunde undvære den Støtte, det nu havde i Fragten for de døde Sager, men en stor Del af Kreaturer gik over Newcastle og greb altsaa ikke ind i Farten paa London; i hvert Fald spillede Omsætningen af Smør, Flæsk, Fisk, Æg o. s. v. en for stor Rolle til blot at være et støttende Appendix ved Kreaturforsendelsen.

Proprietær Ingversen. De Talstørrelser, Propr. Andersen stillede op for Indtægt og Udgift, gik lige op, men Udgiften vilde sikkert andrage mere end angivet. Der maatte ogsaa tages Hensyn til Assurance og andre Anskaffelser. Og naar Propr. Andersen mente, at man skulde ikke lade Fragttaxspørgsmaalet trænge for meget i Forgrunden, da var det jo netop udtrykkelig udtalt, at Svineslagterierne ikke vilde kunne sende deres Flæsk over Esbjerg, med mindre der skete en betydelig Nedsættelse. Men dernæst maatte man ogsaa erindre, at paa Østkysten havde Byerne selv Dampskibe, og disse vilde selvfølgelig deltage i Konkurrencen, saa længe det paa nogen Maade var dem muligt, og følgelig maatte, dersom man fra disse Byer skulde trække Flæsket over Esbjerg, Nedsættelsen i Fragttaxten næsten være fabelagtig. Man maatte være varsom i sine Beregninger over, hvor store Kvanta man kunde vente forsendt over Esbjerg, og i det hele være forsigtig med at gaa alt for stærkt frem. Uden at have gjort et Forsøg kunde man naturligvis ikke vide, hvorledes Forholdene ville stille sig, men naar det er blevet udtalt fra de handlendes Side, at en Forøgelse af Trafiken med en Fart én Gang ugentlig vilde være tilfredsstillende, vilde det være rigtigst foreløbig at forsøge dermed. Som bemærket af Propr. Andersen sejlede Dampskibet ofte med halv Ladning af Kreaturer, og Fragtindtægten for de døde Varer maatte da være Vederlag for, hvad der manglede i Kreaturfragt, men toges denne Indtægt bort, vilde der kun kunne sejles med Tab, hvad ikke kunde forlanges. Selskabet maatte dog have et nogenlunde rimeligt Udbytte af sin Virksomhed. En Indvending, som Taleren ogsaa maatte gøre mod Propr. Andersens Beregning, var, at han tog Fragten for de 3 Mill. Pund Smør til Indtægt for Farten mellem Esbjerg og London, men Hovedmassen af disse 3 Mill. Pund var vistnok gaaet til Newcastle.

Taleren vilde af Hensyn til de fremsatte Bemærkninger spørge, om det ikke kunde være rigtigt, at der tilvejebragtes lidt mere indgaaende statistiske Oplysninger angaaende de herhen hørende Forhold for at se, om det ogsaa kunde antages, at et Skib kunde have en nogenlunde passende Indtægt til de store Udgifter, som Farten medfører, da man ikke maatte forlange et større Bidrag af Regjeringen for at sætte en Foranstaltning i Gang, som mulig efter kort Tids Forløb vilde vise sig at være uigjennemførlig. Taleren havde allerede fremhævet, at Østkystens Byer have deres egne Dampskibe, som sikkert vilde optage Konkurrencen, og naar dertil saa kom, at vore største handlende

havde udtalt, at de ingenlunde kunde indse, at en forøget Trafik vilde bringe nogen direkte Fordel i Penge, vilde man let, naar man forcerede Sagen frem og strax forlangte alt for meget, kunne komme til at bevirke det modsatte af det, man ønskede.

Kammerherre Lüttichau skulde til de to ærede sidste Talere bemærke, at efter hans Opfattelse laa det ganske vist inden for Forsamlingens Omraade at søge oplyst, i hvilket Omfang Routen, hvis den blev forbedret og udvidet, kunde paaregnes at blive benyttet til Forsendelse af Landmandsprodukter, men han troede ikke, at man samtidig skulde fortabe sig for meget i Rentabiliteten. Deltagerne i Mødet stode ikke her som Finantsbestyrelse, der havde at afveje, om Routens Forbedring vilde bringe Tab eller Gevinst, men de stode paa et ensidigt Producentstandpunkt. For Taleren stod det klart, at for Kreaturtransportens Vedkommende var Opgaven nogenlunde tilfredsstillende løst, men hvad derimod Transporten af Smør angik, da var den ikke ordnet paa en heldig Maade, og her trængtes der til Hjælp, paa hvilken Maade det saa end blev. Det var Talerens Opfattelse, at Transporten af Smør havde Krav paa al mulig Hjælp fra Statens Side, og at Esbjerg var den Havn, hvorfra Udførslen burde ske. De førte Forhandlinger havde ikke vist i anden Retning, end at en forøget Trafik paa England var det ønskeligt at opnaa.

Hvad der endnu behøvede nogen Drøftelse var Spørgsmaalet om, hvor hyppigt man kunde ønske Forbindelse med London — Kreaturtransporten fraregnet — og om det af en eller anden Grund kunde være ønskeligt ogsaa at faa Farten paa Newcastle udvidet.

Proprietær Breinholt antog, at Hovedgrunden til, at Esbjerg stod opført med saa smaa Udførselskvanta, for en Del laa i de store Havneafgifter, som der fordredes. Forholdet vilde sikkert have været et helt andet, dersom Havneafgifterne i Esbjerg havde været de samme som andre Steder.

Konferentsraad Tesdorpf skulde, da Hr. Agent Thorkilsen var fraværende, ikke undlade at gjøre opmærksom paa, at der ikke var nogen Modsigelse i, hvad han havde udtalt angaaende Æggeexporten. Hr. Thorkilsen udtalte, at det ikke vilde have nogen videre Indflydelse, om der var Forbindelse én eller to Gange ugentlig med London, men at det var uheldigt, at Producenterne gjemte Æggene, saa at de bleve for gamle. For øvrigt kunde Taleren slutte sig til Kammerherre Lüttichau om det ønskelige i ikke at holde sig for meget til den pekuniære Side af Sagen, men derimod at se hen til den Indflydelse, som en forøget Forbindelse med England Tid efter anden vilde kunne udøve paa det danske Jordbrug, og at denne Indflydelse vilde blive større, end man i Almindelighed var tilbøjelig til at antage, var Taleren overbevist om. Propr. Andersens Beregning kunde Taleren ikke slutte sig til. Det forekom ham alt for sangvinsk at udtale, at Landbruget kunde hjælpe sig selv. Derimod kunde Taleren — han talte ikke her som Medlem af Landhusholdningsselskabets Præsidium, men som Producent af landøkonomiske Produkter — slutte sig til Proprietær Andersens Ønske om at komme tre Gange ugentlig fra Esbjerg til England, et Ønske, som næres hele Landet over, baade i Jylland og paa Øerne. Det var Talerens Haab, at Forsamlingen med stor Majoritet vilde anmode Landhusholdningsselskabets Bestyrelse om at holde fast ved Tanken om en tre Gange ugentlig Forbindelse mellem Esbjerg og England.

Proprietær Andersen gjorde ikke Fordring paa at blive betragtet som Finantsmand. Han sagde udtrykkelig, at han opstillede sine Tal fra et Lægmandsstandpunkt og bad om, at de maatte blive betragtede saaledes. Han var dog vedblivende tilbøjelig til at antage, at hans Kalkule var meget moderat, navnlig med Hensyn til Indtægtskontoen. Hvad Propr. Ingversens Bemærkning med Hensyn til Flæsket angik, da maatte det ikke glemmes, at Taleren kun havde lagt Halvdelen af den hele Udførsel til Grund for sine Beregninger, saa at man for at trække alt Flæsket til Esbjerg meget godt kunde nedsætte Fragten til det halve af den nuværende og dog opnaa samme finansielle

Resultat. Taleren vidste ikke, om Assurance og sligt var inddraget i de 5000 Kr., som Etatsraad Tietgen havde nævnt som Udgift for hver Tour for «Koldinghus»; men her var jo ikke Tale om Dampskibe af den Størrelse, men derimod kun om smaa Dampskibe, og for deres Vedkommende vilde Udgiften pr. Tour kunne reduceres betydeligt.

Skal den her paatænkte Foranstaltning bringe et Resultat, maa man ikke gjøre Skridtet halvt — hvad der hverken vilde blive Fugl eller Fisk — men fuldt ud, og Taleren kunde derfor ikke noksom betone Ønskeligheden af, at Landhusholdningsselskabets Præsidium vil andrage om en Forbindelse med England over Esbjerg 3 Gange ugentlig.

Docent Fjord ønskede at vide, om de finansielle Beregninger gik ud paa at vise, at der intet var i Vejen for, at Landbruget kunde hjælpe sig selv ved at oprette Aktieselskaber eller ved at garantere Staten en vis Indtægt, hvis Regjeringen mente ikke at kunne gaa ind paa de fremsatte Ønsker uden en saadan Garanti, eller de kun skulde forstaas saaledes, at man kunde anbefale Sagen til Regjeringen under Henvisning til, at Foranstaltningen ikke vilde foraarsage Staten nogen Udgift.

Proprietær Andersen. Naar der var Tale om Muligheden af, at der fordredes et Tilskud, vilde Landbruget naturligvis ubetinget ønske, at Staten skulde overtage Garantien. Beregningen gik kun ud paa at vise, at Risikoen ikke synes større, end at Landbruget, dersom Staten mod Forventning ikke skulde ville overtage den, da formentlig vilde kunne magte Sagen selv, om end dette ganske vist let vilde afføde adskillige Vanskeligheder, som Statsgarantien lettere vilde overvinde.

Kammerherre Lüttichau vilde takke den ærede sidste Taler, fordi han sluttede sig varmt til Ønsket om en forøget Trafik. For øvrigt vilde han fastslaa, at det, Landmændene ønskede, var ikke en større Trafik over Esbjerg for Statens Skyld, men for deres egen Skyld. De andre Havne maatte gjerne exportere og leve med. For Landmændene var det umuligt i Øjeblikket at samle sig saaledes, at de subsidiært kunde støtte den her paatænkte eller andre Exportrouter; der var ganske vist et udmærket Sammenhold paa Landvæsnet's Omraade, men i pekuniær Henseende var Landbruget i Øjeblikket lammet saaledes, at det ganske naturligt maatte støtte sig til Staten. Taleren undsaa sig ikke for at udtale dette.

Forpagter Beck. Hovedspørgsmaalet var, om vi ved en hyppig Forbindelse med England kunde komme til at producere Varer, som passe for det engelske Marked. Det var bekjendt, at vort Smør i Øjeblikket ikke egnede sig rigtigt for Londons Marked, skjønt man i lang Tid havde arbejdet derfor, og man kunde kun naa dertil, naar der blev tilvejebragt en regelmæssig og hyppig Forbindelse. Naar Propr. Ingversen udtalte, at Skibe fra Østkystens Havne sandsynligvis vilde søge at knuse Esbjerg ved at transportere Varerne lige saa billigt til engelske Havne, som de kunde transporteres over Esbjerg, da kunde Taleren ikke fatte, at det kunde lade sig gjøre. For Øjeblikket var Fragten for Flæsk fra Østkystens Byer til Newcastle 15 sh. pr. Ton, til London over Newcastle ad Jærnbanen 45 sh., med Dampskib 25 sh., og Transporten blev ad disse Veje længere end over Esbjerg. Taleren nærede den Tro, at man skulde holde paa en Forbindelse tre Gange ugentlig, særlig begrundet paa, at Varerne skulde derover saa hurtigt som muligt og saa bestemt som muligt, for at Forhandlerne derovre kunne vide, hvad de kunne rette sig efter.

Naar Greve Danneskjold-Samsøe vilde udtale sin personlige Opfattelse af den Betydning, han tillagde en forøget Forbindelse med England, kunde han fuldstændig slutte sig til de Udtalelser, der vare fremkomne om, at Foranstaltningen vilde have en meget stor Betydning for hele det danske Jordbrug, i det den vilde forskaffe os en ganske anderledes sikker Forbindelse end nu med det Marked, som er og fremdeles vil vedblive at være vort Hovedmarked. Taleren troede, det var umuligt nu at opstille nogen bestemt Beregning med Hensyn til Fordelene. Hovedsagen var, at en

udvidet Forbindelse med England absolut vilde gribe ind i alle vore Forhold, bidrage til at give os Vind i Sejlene og forøge og lette Exporten af hele vor Produktion.

Der var i den senere Tid en stærk Tendents hos Landmændene til at bede om Statsunderstøttelse snart til det ene og snart til det andet; Taleren kunde ikke være med til at anmode derom under alle de Former, hvorunder det gjøres, men han troede, at man i dette Tilfælde med Billighed kunde sige, at man ikke kom ind paa et nyt Princip. Her anmodes kun om, at Staten vedblivende vil udvikle det Princip, den en Gang er slaaet ind paa ved Anlægget af Statsjærnbaner. Der er sat store Kapitaler deri for at udvikle Trafiken, hvilke Kapitaler altsaa virke indirekte for at ophjælpe Produktion og Omsætning. I samme Øjemed har Staten sat mange Penge i Esbjerg Havn, og det, man ønsker nu, er blot, at Staten yderligere gaar fremad i det samme Spor, saa at man kan benytte disse Statsaktiver endnu mere end hidtil er sket. Esbjerg er en Statshavn; det vilde være urigtigt, om Staten nedsatte Afgifterne ved den saaledes, at det blev vanskeligt for de andre Havne at konkurrere med den, men en anden Sag er det at nedsætte Havneafgifterne ved den til det samme, som de ere andre Steder. Saa vidt Taleren havde forstaaet de Herrer, der vare kjendte med Forholdene, vare Afgifterne ved Esbjerg større end ved andre danske Havne, hvilket maatte kaldes uheldigt.

I det Taleren saaledes fuldt ud kunde slutte sig til den Anmodning, her tænktes rettet til Regjeringen, eftersom den var fuldstændig i Overensstemmelse med de Principer, der hidtil vare fulgte af Staten, skulde han, hvad Hyppigheden af Forbindelsen angik, udtale, at han kunde slutte sig til dem, der ønske en tre Gange ugentlig Forbindelse α : 2 Gange extra udover den nu tilstedeværende; først derved vil man kunne opnaa det fulde Udbytte af Foranstaltningen. Spørgsmaalet var nu blot, om begge Extratourene skulde gaa til London, eller en til London og en til Newcastle. Med Hensyn hertil gik mange af de fremkomne Udtalelser ud paa, at London ikke er vort Hovedmarked, i det den største Del af alt det, vi sende til England, gaar til Midtengland via Newcastle og Leith, og der kunde derfor være Tale om, om man ikke rettest burde lade den ene Tour gaa til London og den anden til Newcastle. Med Hensyn til Forbindelsen med London maa der ogsaa ses hen til, om denne skal være direkte eller gaa over Parkeston. En ugentlig Forbindelse direkte med London vil imidlertid vanskelig kunne holdes vedlige med ét Skib — efter hvad Taleren havde erfaret — hvilket derimod kunde lade sig gjøre, hvis der kun skulde opnaas Forbindelse med Parkeston. Den direkte Fart til London vil altsaa kræve et Skib mere end Forbindelsen med Parkeston; men paa den anden Side havde den direkte Forbindelse med London den Fordel, at Varerne kunde undgaa Omladning og Transport ad Jærnbanen fra Parkeston til London og de Ulemper, som dette medfører.

Proprietær Ingversen. De Herrer handlende udtalte i forrige Møde, at Smørmarkedet i London var Mandag og Fredag. Mandagsmarkedet kunde de nu naa at komme til, men ikke til Fredagsmarkedet, og derfor var det heldigt, om ét Skib til kom i Gang. Forbindelsen burde helst være direkte med London for at undgaa Omladning og de deraf flydende Ulemper.

Forpagter Beck troede ikke, det var nødvendigt at udvide Farten paa Newcastle, thi saa vel fra Øerne som fra Østkysten af Jylland afgik en Mængde Skibe til Newcastle, saa at der vilde være Lejlighed nok til at komme hyppigt derhen uden at behøve at gaa over Esbjerg. Forbindelsen burde vistnok helst ordnes saaledes, at et større Dampskib, saaledes som nu, kom til at gaa mellem Esbjerg og Parkeston eller Harwich, og at der dernæst sattes 2 mindre Dampskibe i Gang, hvert udførende én Tour ugentlig til London og paa de Dage, Exportørerne maatte finde heldigst, og Taleren vilde i Forbindelsen hermed spørge, om det ikke kunde stille sig som en Mulighed, at den skandinaviske Post til England kunde besørges over Esbjerg. — I øvrigt skulde Taleren ikke undlade at bemærke, at det ikke havde været hans Agt at udtale noget som helst, der kunde se ud som en

Anke mod de handlende; havde han udtalt sig saaledes, maatte han bede om Undskyldning. Det havde kun været hans Agt at udtale, og det stod han ved endnu, at de handlende og Landmændene stode paa et forskjelligt Standpunkt i denne Sag og derfor omfattede den med forskjellig Interesse.

Docent Fjord skulde fravige Bestemmelsen om ikke at meddele noget om Forhandlingerne i Kjøbenhavn ved at oplyse, at det af Greve Danneskjold-Samsøe fremdragne Spørgsmaal, om man skulde gaa direkte til London eller over Parkeston, havde været under Omtale paa Møderne i Kjøbenhavn. For Smørrets Vedkommende havde der været rejst store Indvendinger mod at gaa direkte til London, fordi Jærnbanen fra Parkeston bragte det til et bekvemmere Sted end Dampskibet, medens Flasket skulde lige til Pakhusene i London. Postspørgsmaalet havde ogsaa været paa Tale, men der var, mente man, ikke Tanke om at benytte Routen Esbjerg-London i denne Henseende, eftersom en Postroute maa være en sikker Route, og det ikke kan nytte, om Posten en enkelt Gang under gunstige Overfartsforhold vilde kunne komme tidligere frem, naar den til andre Tider formedelst Storm, Søgang, Lavvande eller lign. vilde komme flere Timer senere.

Greve Danneskjold-Samsøe skulde som Fortsættelse af sine tidligere Bemærkninger ikke undlade at meddele, at han havde hørt, at en Extraforbindelse til Parkeston vilde koste omtrent halvt saa meget som en Extraforbindelse direkte til London. Hvor vidt dette virkelig forholdt sig saaledes, skulde Taleren dog ikke kunne sige. En Ton Smør direkte til London vilde koste i Fragt ca. 25 sh., over Parkeston ca. 30 sh., saa at der altsaa ad denne Vej var en Merudgift af 5 sh. pr. Ton, som Landbruget maatte betale.

Husejer M. Johansen havde fra engelske Importører erholdt Underretning om, at det vilde være forholdsvis billigere at faa Havesager sendt over Parkeston end direkte til London.

Docent Fjord antog, at den almindelige Forhandling nu kunde afsluttes. Skjønt Landhusholdningsselskabets Præsidium sikkert nu havde faaet Indtrykket af, hvilke Ønsker der næredes hos Flertallet af Forsamlingen, vilde det dog vistnok være heldigt, om der, skjønt der i Gaar ved Forhandlingen om Grosserer Esmanns Forslag ikke viste sig Stemning derfor, kunde komme til at foreligge Afstemningspunkter, som Majoriteten af Forsamlingen kunde samle sig om. Særlig skulde Taleren i denne Henseende henvende sig til Kammerherre Lüttichau.

Kammerherre Lüttichau kunde ikke fremsætte bestemt formulerede Forslag, men han skulde forsøge at fremsætte de Hovedpunkter, om hvilke der efter den foregaaende Forhandling at dømme maatte antages at være en vis Enstemmighed tilstede:

- 1) Forsamlingen ønsker den bestaaende Route: Esbjerg—Newcastle bibeholdt, foreløbig uden nogen øjeblikkelig Udvidelse.
- 2) Forsamlingen ønsker ingen Forandring i den bestaaende Route: Esbjerg-Parkeston om Onsdagen.
- 3) Forsamlingen ønsker et Dampskib fra Esbjerg direkte til London om Fredagen.
- 4) Forsamlingen ønsker et lignende Skib lige til London om Mandagen eller hvilken som helst anden Dag, det maatte anses hensigtsmæssigt.
- 5) Forsamlingen anmoder Landhusholdningsselskabet om at have sin Opmærksomhed henvendt paa, at Skibene indrettes hensigtsmæssigt for Transporten af de Sager, der have været omtalte, og som man maa haabe særlig maa blive Gjenstand for Export (afkølede Rum o. s. v.)
- 6) Forsamlingen anmoder Landhusholdningsselskabet om hos Ministeriet at støtte en Revision og Regulering af Jærnbanetrafiken og Taxterne — gennemgaaende Tog og billige Taxter — paa det danske Jærnbanenet, og at denne Regulering maa finde Sted særlig med Hensyn til den paatænkte større Trafik fra Esbjerg for Øje, men at den ogsaa maa blive afpasset med

Hensyn til Exporten fra de andre Havne, samt at der maa blive taget særligt Hensyn til Kvæget.

- 7) Forsamlingen anmoder Landhusholdningsselskabet om at have sin Opmærksomhed henvendt paa at faa indrettet afkølede Rum i Jærnbanevognene for Smør, Fisk o. s. v. og udpolstrede Vogne for Kreaturerne.
- 8) Forsamlingen anmoder Landhusholdningsselskabet om at tilraade, at Havneafgifterne i Esbjerg nedsættes saaledes, at de komme til at staa lige med Afgifterne i de andre Havne.

Da ingen begjærede Ordet i Anledning af det af Kammerherre Lüttichau fremsatte Ud-kast til Afstemningspunkter, og da der ellers ikke fra anden Side fremkom noget Forslag, gik man til Afstemning over de første 4 Punkter, der af Ordstyreren omredigeredes som nedenfor angivet og saaledes, at det 4de Punkt kun sættes under Afstemning i Tilfælde af, at det 3die Punkt blev vedtaget.

- 1) At der ingen Forandring foretages i den bestaaende Route Esbjerg—Newcastle;
- 2) At der ingen Forandring foretages i den bestaaende Route: Esbjerg—Parkeston, hvilken Route særlig er afpasset for Kreaturkedet;
- 3) At Selskabet andrager om, at der aabnes mindst én Route ugentlig fra Esbjerg direkte til London eller til London via Parkeston;
- 4) At Selskabet andrager om, at der aabnes en Route to Gange ugentlig fra Esbjerg direkte til London eller til London via Parkeston.

Alle Forslagene vedtoges enstemmig.

Spørgsmaalet om, hvor vidt man skulde udtale sig bestemt med Hensyn til, om Dampskibene skulle gaa direkte til London eller kun til Parkeston, besvaredes med 7 Ja og 6 Nej, hvilket paa Grund af den ringe Stemmeforskjel foranledigede

Docent Fjord til at spørge Kammerherre Lüttichau, om han vilde fastholde sit Forslag, hvortil

Kammerherre Lüttichau svarede, at han vilde modificere det saaledes, at Dampskibet skulde om Fredagen gaa direkte til London, hvorimod han vilde henstille til Forsamlingen, om der med Hensyn til det andet Dampskib skulde udtales noget bestemt eller ikke i Retning af, hvor man ønsker, at Routen skal udmunde.

Greve Danneskjold-Samsøe, som havde stemt mod at udtale noget bestemt med Hensyn til, hvor Routerne skulle udmunde, vilde foreslaa, at man skulde overlade Ministeriet at afgjøre, til hvilket Sted det maatte antages at være hensigtsmæssigst at dirigere Skibene. Forsamlingen havde da ikke paataget sig noget Ansvar i den Retning. Det var vanskeligt her i Dag at sige, om Routen vilde betale sig bedst, naar den udmundede i London, eller naar den udmundede i Parkeston. Flæsk vilde man have direkte til London, Smør til Parkeston. Muligvis vilde det være rigtigst at lade et Skib gaa direkte til London, et andet til Parkeston.

Konferentsraad Tesdorpf mente, at man skulde andrage paa, at Extradampskibene bleve begge Gange dirigerede til London. For Fisks og Flæsks Vedkommende ønskes Farten direkte til London, og da Taleren formodede, at man skulde søge at tilvejebringe en Afsætning af Rullesmør, vilde det være absolut nødvendigt at komme direkte til London begge Gange.

Kammerherre Lüttichau. Hvad der bør tilstræbes er, at Produkterne føres saa billigt som muligt ind i Forbrugscentret, altsaa midt ind i London.

Greve Danneskjold-Samsøe havde for nævnt, at Smør kostede i Fragt direkte til London ca. 25 sh. pr. Ton, men det var kun til Dokkene, saa at det kunde være, at Transporten

derfra til Udsalgsstederne i London vilde fordyre Smørret saaledes, at man alligevel stod sig ved at lade det gaa over Parkeston.

Kreaturhandler Meyer. Da man ikke har nogen som helst Oplysning om, hvorledes det egentlig vil stille sig med Fragttaxterne, og hvorledes Forholdene ville stille sig for Retourfragternes Vedkommende, vil det være heldigst at overlade Spørgsmaalet om, hvor de paatænkte nye Dampskibsrouter skulle udmunde, enten i London eller Parkeston, til Regjeringens Afgjørelse.

Forhandlingerne om dette Punkt ansaas hermed for afsluttede, og ved den Afstemning, som derefter foretoges, blev det først med 7 Stemmer vedtaget

1) At andrage om Etableringen af en Dampskibsroute én Gang ugentlig direkte til London, og dernæst ligeledes med 7 Stemmer vedtaget

2) At andrage om Etableringen af en Dampskibsroute to Gange ugentlig direkte til London.

De af Kammerherre Lüttichau under Nr. 5, 6, 7 og 8 fremsatte Forslag ansaas vedtagne uden Afstemning.

Docent Fjord vilde, efter at Forhandlingerne saaledes vare tilendebragte, paa Landhusholdningsselskabets Vegne rette en Tak til de Herrer, der havde efterkommet Selskabets Anmodning om at give Møde og yde deres Bidrag til Sagens Fremme, i det de derved havde paataget sig deres Del af Ansvaret for Indholdet af den Betænkning, som Landhusholdningsselskabet skulde afgive til Regjeringen. Landhusholdningsselskabet var gaaet til Forhandlingerne saa vel i Kjøbenhavn som i Fredericia uden nogen som helst forudfattet Mening; det havde søgt gennem sagkyndige at skaffe Oplysninger tilveje angaaende de Punkter, som berøre denne Sag, og paa Grundlag af disse vilde man søge at danne sig en begrundet Mening om Sagen, hvilken man da vilde fremsætte i den Betænkning, som vilde blive indsendt til Ministeriet og ledsaget af et Referat af de Forhandlinger, der have været førte saa vel paa Møderne i Kjøbenhavn som paa Møderne i Fredericia.

Kammerherre Lüttichau vilde, forinden Forsamlingen opløstes, paa dens Vegne takke det kgl. danske Landhusholdningsselskab, fordi det havde sammenkaldt Fynboer og Jyder til et Møde i Jylland for at forhandle denne vigtige Sag, med Hensyn til hvilken der ikke alene var fremkommet Ønsker fra jyske og fynske Landmænd, men ogsaa, og det allerede for Aar og Dag siden, fra sjællandske Landmænd. Maaske vare Landmændene noget for sangvinske med Hensyn til de Forhaabninger, de knyttede til en Udvidelse af Trafiken, men det var jo tilgiveligt. Skulde der være taget fejl med Hensyn til, hvad der var det rette, stode de saa vel som alle, der havde deltaget i Sagens Forhandling, med Glæde Last og Brast med Landhusholdningsselskabet.

Modet hævet Kl. 1 Efterm.

C. Selskabets Skrivelse til Ministeriet.

Til

Indenrigsministeriet.

I meget ærede Skrivelse af 22. Febr. d. A. har Ministeriet anmodet det kongelige danske Landhusholdningsselskab om en Udtalelse om den Betydning, en udvidet Dampskibsfart fra Esbjerg til England vil have for det danske Landbrug, og om at støtte denne Udtalelse med Oplysninger om

1. hvilke danske Landbrugsprodukter, der kunne ventes at ville søge denne Vej, hvis den ommeldte Fart bliver udvidet,
2. i hvilket Omfang, Routen da kan paaregnes at blive benyttet til deslige Forsendelser, og
3. hvilke Steder i England, der maa antages at ville frembyde de bedste Udsigter for Af-sætning af de paagjældende Produkter.

Da Ønsket om en udvidet Dampskibsforbindelse mellem Esbjerg og England ofte har været fremme i Selskabets Præsidium og Bestyrelsesraad ligesom det ogsaa dannede et væsentligt Punkt i de Forhandlinger, man for et Par Aar siden førte med det forenede Dampskibsselskab om Landbrugets Krav og Ønsker overfor Dampskibstrafiken i det Hele taget, havde Selskabet Tid efter anden indsamlet forskellige Oplysninger og Meddelelser til Spørgsmaalets nærmere Belysning. Dette traf derfor ikke Selskabet uforberedt, men dog uden noget bestemt Stade, idet de fra forskellige Sider indhentede Oplysninger havde viist, at Spørgsmaalet ingenlunde var saa simpelt, og at Udvidelsen af Dampskibsfarten ikke ubetinget og uimodsigeligt kunde tillægges en saa stor og væsentlig Betydning for vort Landbrug, som man ved første Betragtning var tilbøjelig til at mene, og som man ogsaa i Selskabets Præsidium oprindelig havde troet.

Naar Selskabet derfor nu opfordredes til at udtale sig bestemt om Spørgsmaalet, og det endog med det foregede Ansvar, som knytter sig til, at Spørgsmaalet stilles af Ministeriet, saa maatte Selskabet ønske, som Grundlag for dets Erklæring at give Lejlighed til en indgaaende og kyndig Drøftelse af Sagen mellem de ulige Anskuelser, som man vidste gjorde sig gjældende herhjemme, og som navnlig havde deres Repræsentanter henholdsvis blandt Landmændene og blandt de Handlende. Man besluttede sig derfor til at foranledige en saadan indgaaende Tankeudvexling ved at anmode Mænd, der maatte ansees gennem deres praktiske Virksomhed eller gennem deres tidligere Beskæftigelse med Spørgsmaalet at være særlig fortrolige med dettes Enkeltheder og at være naaet til en bestemt Opfattelse af disse, om at træde sammen til undersøgende Forhandlinger (en Enquête) dels i Kjøbenhavn og dels i Fredericia, hvilke Forhandlinger lededes af Selskabets Præsidium og stenograferedes, for senere i et delvis forkortet Referat at godkjendes af hver enkelt Taler og derefter dels at tjene som Grundlag for Selskabets Indstilling til Ministeriet og dels gennem Pressen at gjøres tilgængelig

for Almenheden, hvis Standpunkt for eller imod en udvidet Dampskibsforbindelse altfor ofte kun har støttet sig til en rent overfladisk Betragtning. Af disse Møder afholdtes 2 i København, nemlig den 3. Marts og den 16. Marts, og et to Dages Møde i Fredericia, nemlig den 30. og 31. Marts.

Til at deltage i Ferhandlingerne indbødes nedenstaaende Mænd, som man søgte som Repræsentanter for Produktion og Afsætning af de Hovedklasser af Jordbrugsprodukter, om hvis Udførsel ad denne Vej der vil kunne blive Tale, nemlig for Kvæg, Smør, Æg, Flæsk, Fisk og Havesager. Navnene paa de Herrer, der mødte i København, ere mærkede med K. og i Fredericia med F., og ved de Udeblevne er tilføjet et «hindret».

Lehnsgreve C. F. Danneskjold-Samsøe. F.
 Konferentsraad E. Tesdorpf. K. F.
 Docent N. J. Fjord. K. F.
 Grosserer Andrew. K. «hindret».
 — V. C. Bunch. K.
 — G. Busck. K.
 — Konsul A. N. Hansen. K. «hindret».
 — P. W. Heyman. K.
 — T. Plum. K. «hindret».
 — Rützou. K.
 Godsejer E. Holm. K. «hindret».
 Proprietær Lawaetz. K. «hindret».
 Professor Segeleke. K.
 Forpagter Thalbitzer. K. «hindret».
 Kammerherre Wedell-Wedellsborg. K.
 Proprietær Andersen, Rosendal. F.
 Godsejer Bech, Engelsholm. F. «hindret».
 Forpagter Beck, Rydhauge. F.
 Dyrlæge Berg, Varde. F. «hindret».
 Proprietær Breinholt, Volder. F.
 Captajn, Fiskeexportør Brinck, Esbjerg. F.

Gartner Bøgh, Horsens. F. «hindret».
 Grosserer Esmann, Odense. F.
 Hofjægmester F. Friis, Duelund. F. «hindret».
 Best. Hansen, Aarhus Svineslagteri. F. —
 Forpagter Hansen, Henneborg Ladegaard. F.
 Proprietær Ingwersen, Hegnet. F.
 Proprietær Jespersen, Endrupholm. F.
 Husejer M. Johansen, Sødinge. F.
 Dansk Gartnerforening ved Handelsgartner
 Zeiner Lassen, Helsingør. F.
 Agent Levy, Horsens. F.
 Kammerherre Lüttichau, Tjele. F.
 Grosserer W. Maegaard, Odense. F. «hindret».
 Kreaturhandler Mejer, Fredericia. F.
 Fiskeexportør Mikkelsen, Struer. F. «hindret».
 Konsul Rasmussen, Fredericia. F.
 Kreaturkommiss. Reimers, Faaborg. F. «hind.»
 Agent Thorkilsen, Vejle. F.
 Hofjægerm. S. Vind, Sinderumgaard. F. og
 Selskabets Sekretær, Capt. J. C. la Cour. K. F.

Til Støtte for Forhandlingerne sendtes de Indbudne dels en Række af de Spørgsmaal, der vilde paatrænge sig ved en omhyggelig Besvarelse, dels en statistisk Oversigt over de sidste Aars Udførsel af nogle Landbrugsprodukter fra Esbjerg og dels en Fortegnelse over nuværende Dampskibstaxter mellem danske og engelske Havne. Disse Oplysninger findes meddelte som Indledning til hoslagte Referat af Forhandlingerne tilligemed de skriftlige Indlæg, der modtoges fra Indbudne, som vare hindrede i at møde og Besvarelse af skriftlige Henvendelser, samt en Opgjørelse af, hvorledes det i Aaret 1885 med «det forenede Dampskibsselskabs» Skibe herfra til England afsendte Smør, Æg og Flæsk er blevet fordelt over England og Skotland, hvilken Opgjørelse er uddraget af et særdeles interessant Materiale, Dampskibsselskabets Bestyrelse paa Præsidiets Anmodning har havt den Godhed at tilstille dette, og som paa en tydelig Maade viser dels de Handlendes Bestræbelser efter at aabne nye og direkte Afsætningskilder paa en Mængde Pladser inde i England og Skotland for at komme i et nært Forhold til Detaillen, og dels den Assistance og Lettelse, Dampskibsselskabet yder denne Bestræbelse ved at paatage sig Speditionen og Distributionen saa vidt muligt til enhver Plads, den Handlende maatte forlange.

Idet Præsidiets henviser til det saaledes tilvejebragte betydelige Materiale, skal det her indskrænke sig til, som et kort Resumé deraf at fremdrage de Hovedgrunde for eller imod en udvidet Dampskibsforbindelse, der ere blevne gjorte gjældende under Forhandlingerne, og man skal samle dette Resumé om hvert af de 3 Spørgsmaal, der findes i Ministeriets ovennævnte Skrivelse.

1. Hvilke danske Landbrugsprodukter kunne ventes at ville søge Vejen over Esbjerg til England, hvis den ommeldte Fart bliver udvidet?

Foruden de Landbrugsprodukter, der allerede nu for en Del dirigeres ad denne Vej: Kvæg, Smør, Æg, Flæsk og Fisk, har det under Forhandlingerne været berørt, at en forøget Produktion herhjemme og en ordnet Afsætning af finere Havesager, særlig Bærfrugt, nogle Slags Træfrugt, Agurker o. a., der kræve en hurtig Fremskaffelse, vilde kunne benytte denne Vej, og at der ved en hyppig helst daglig Dampskibsforbindelse muligvis tillige vilde kunne sendes Mælk og Fløde, ligesom Forbindelsen ogsaa menes senere at kunne faa Indflydelse paa Afsætningen af slagtet Fjerkræ.

Medens de førstnævnte finere Havesager kun en kort Tid af Aaret fremkomme i en saa stor Mængde, at de ville kunne faa nogen væsentlig Betydning, og dette først vil ske efter nogle Aars Forløb, naar de i dette Øjemed anlagte Haver for Bærfrugt ere blevne bæredygtige, og medens der næres en ikke ugrundet Betænkelighed ved at tilraade en Kultur, der, inden den bliver produktiv, kan være helt overfløjet af de store Frugthaver, der i de senere Aar anlægges i England, saa vilde derimod en Mælkeforsendelse frembyde en ganske anderledes god Støtte for en Dampskibstrafik, dels fordi den i vort Lands store Kvæghold vilde have en naturligere Basis og ikke vilde kræve en saa lang Forberedelsestid som Havesagerne, om end ikke uvæsentlige forberedende Foranstaltninger af forskjellig Art, dels fordi den vil kunne give saa store Masser, at det virkelig vilde kunne faa Betydning for Dampskibstrafikken, og dels fordi den vilde kunne fortsættes Aaret rundt. Man havde derfor allerede i flere Aar haabet, at en saadan Mælkeforsendelse maatte kunne komme i Gang, saa snart den støttedes af en hyppigere Dampskibsforbindelse. Af de derom indsamlede Oplysninger fremgaaer imidlertid, at uagtet Prisen paa Mælk er meget høj inde i Byerne, særlig i Londons Detailudsalg, saa er den i en gros Forretningerne, der i Regelen ere etablerede i Nærheden af Banegaardene, dog ikke saa høj, at den med ordinære Smørpriser vil vise sig fordelagtig for os. Skulle imidlertid de i Øjeblikket lave Smørpriser vedblive og Mælkeprisen en gros ikke ændres, da vil muligvis en hyppigere Dampskibsforbindelse mellem Esbjerg og London kunne fremkalde et Mælkesalg herfra til sidstnævnte By. Men rimeligvis vil en gros Mælkeprisen ændre sig, hvis de lave Smørpriser skulle vise sig varige, thi den engelske Landmand maa da naturligvis foranlediges til at reducere Prisen paa sin Mælk, og det Opland, der leverer Mælk til London, er saa stort og ved det udviklede Jernbanenæt tilmed saa elastisk, at enhver fordelagtig Chance for Mælk i Modsætning til Smør strax kan ventes exploiteret af den engelske Landmand selv, der vil have langt lettere ved at forandre System end den danske Landmand, hvis Mælkesalg til London betinger et anderledes stort, kompliceret og kostbart Apparat end den engelske Landmands.

Imidlertid — det kan ikke nægtes, at der muligvis kan komme Tider, hvor en regelmæssig hyppig Dampskibsforbindelse mellem Esbjerg og London vil kunne benyttes med Fordel til Mælkeforsendelse til London, men for nærværende Tid vil det næppe kunne ske. Naar det undertiden fremføres, at en Mælkeforsendelse fra Danmark ikke skulde bygges paa Forsyning af en gros Forretningerne, men paa en direkte Leverance til Detailudsalgene, saa drages derved et kommercielt Moment ind i Spørgsmaalet, hvis Virkning og Gjennemførlighed man vanskelig kan vurdere, men til hvis Belysning man kun kan anføre, at en lignende Prisforskjel mellem en gros og detail Handelen finder ogsaa Sted i andre store Byer, f. Ex. Kjøbenhavn, uden dog at yde de en gros Handlere, der detaillere deres Mælk, nogen stor Fordel.

En Afsætning af Fløde til London vil i Forhold til Varens Værdi medføre mindre Udgifter, men Flødeforbruget i London antages at være saa ringe, at der i Følge de foreliggende Oplysninger vanskelig vil kunne ordnes nogen Leverance af væsentlig Betydning.

For en eventuel Udførsel af slagtet Fjerkræ vil en hyppig og regelmæssig Dampskibsforbindelse Esbjerg—London i Følge de modtagne Oplysninger muligvis kunne faa Betydning. Endnu kan der imidlertid næppe være Tale om en saadan; vor Fjerkræavl arbejder sig vel frem, men er endnu utvivlsomt altfor ringe i Omfang og vil derhos næppe i sin nuværende Form kunne tilfredsstille de engelske Fordringer, hvorfor der ejheller hidtil er gjort Forsøg hermed af nogen Betydning, uagtet ogsaa den forhaandenværende ugentlige Dampskibsforbindelse muliggjorde saadanne. Det er imidlertid en Erhvervsgren, der ventelig vil gaa en ikke ringe Udvikling imøde, og en saadan vil da muligvis kunne støttes af en forøget Englandsforbindelse.

Af disse Bemærkninger fremgaaer imidlertid, at de tre nævnte nye Exportvarer næppe ville, i alt Fald i den første Tid, faa nogen væsentlig Betydning ved en forøget Dampskibsfart. Man henvises derved naturligt til Ministeriets 2det Spørgsmaal:

2. I hvilket (forøget) Omfang den nævnte udvidede Route kan ventes at blive benyttet til Fremsendelse af Landbrugsprodukter?

Det er navnlig om dette Spørgsmaal, at Forhandlingerne have drejet sig, og vi skulle derfor samle og resumere de væsentligste Bemærkninger for hver enkelt af disse Varer: Kvæg, Smør, Æg, Flæsk og Fisk.

Hvad Kvægtrafikken angaaer, vil den næppe paavirkes af en udvidet Dampskibsforbindelse; det egentlige Kvægmarked paa vore store Afsætningssteder (London, Newcastle, Leith) holdes Mandag eller Tirsdag, til dette Marked ønsker man sit Kvæg bragt saa betids, at det med Sikkerhed kommer tidnok, og saa sildig, at det ikke skal staa for lang Tid paa fremmed kostbar Fodring og Røgt i de engelske Stalde inden Markedet. Dampskibenes Afgang midt i Ugen er dermed givet, og det i saa stort Antal, at alt Kvæg, der føres til Esbjerg, kan komme over, hvorimod et Dampskib i Begyndelsen eller Slutningen af Ugen vil være uden Betydning for vor Kvægafsætning. Derimod vil det kunne faa meget stor Indflydelse paa det Antal Kvæg, der herfra Landet dirigeres over Esbjerg, om Jernbanetrafikken hertil bliver billigere og bedre og om Dampskibsfragten mellem denne Havn og de engelske Havne bliver sat lavere; hertil skulle vi imidlertid senere komme tilbage.

Smør. Det er især om Forsendelsen af denne Vare, at Forhandlingerne have drejet sig, og Argumenterne for og imod ere saa mange og saa udførlige, at de allerede af den Grund ville være vanskelige fuldstændig at resumere i denne begrænsede Oversigt. Da nu hertil kommer, at vor Smør-afsætning i England mere og mere paavirkes af det tiltagende Forbrug i dette Land af Butterine eller Margarin, at denne Vare ogsaa trænger ind paa vort hjemlige Marked og truer med at indvirke paa vor Smørproduktion og Smørhandel paa en saare uheldig Maade, saa at Ministeriet til Undersøgelse af denne Sag har nedsat en særlig Kommission og tillige opfordret denne til at tage under Overvejelse og fremkomme med Forslag om, hvad der i det Hele taget kan bidrage til at støtte vor Produktion og Afsætning af Smør, saa skal Præsidiets ikke foregribe denne sagkyndige Kommissions Erklæringer ved her at udtale nogen bestemt Opfattelse af hvor hyppig Dampskibsforbindelse over Esbjerg med England vor Smør-afsætning maa tilraade, men derimod anbefale, at hoslagte Aktstykker stilles til den nævnte Kommissions Rådighed, og det saa meget mere, som Vilkaarene for vort Smørs Afsætning nødvendigvis maa faa en væsentlig Indflydelse paa de Erklæringer, Kommissionen vil afgive om Midlerne til at støtte og betrygge vor Produktion og Afsætning af Smør. Dette Hensyn have vi ment at burde tillægge en saadan Vægt, at vi ogsaa bør afholde os fra at fremdrage de enkelte Momenter, hvorved vi let kunde føres

til at tillægge nogle af dem en større eller mindre Vægt, end Kommissionen maatte anse for rigtig eller ønskelig, skjøndt vi ingenlunde ere blinde for, at Smørret mere end nogen anden Udførselsartikel vil faa en afgjørende Indflydelse paa, om man kan tilraade eller maa fraraade en forøget Dampskibsforbindelse mellem Esbjerg og England. Hvis man ved Drøftelsen af en Forbedring af vor Smørproduktion og Smørafsætning f. Ex. kommer til det Resultat, at man, yderligere begrundet af Konkurrencen med Butterine, bør søge vor Smørproduktion for en væsentlig Del ledet i Retning af meget let saltet eller usaltet Smør, da vil dette med betydelig større Styrke kræve en forøget Dampskibsforbindelse med England, end saalænge vi blive staaende ved fint, holdbart men mere eller mindre saltet Smør som Hovedmaal for den danske Smørproduktion.

Udførslen af Æg her fra Landet, der er i stadig Stigning, her mere end fordoblet sig i de sidste 10 Aar, og har nu naaet et Omfang af henved 4 Mill. Snese, altsaa repræsenterende en meget betydelig Værdi. Udførslen af frisk lagte Æg finder navnlig Sted fra Slutningen af Maj til Slutningen af September, men aftager derefter stærkt, og i Efteraarsmaaderne er det fortrinsvis præserverede Æg der udføres, og af disse gaa navnlig i de senere Aar en Del til Amerika. Udførslen har hidtil kun fundet Sted i en begrænset — i de sidste Aar endog aftagende — Maalestok over Esbjerg, — hvorfra den 1880 var over 400,000 Snese og 1884 kun 179,000 Snese. Grunden hertil synes nærmest at være, at det fortrinsvis er paa Jyllands Østkyst og paa Øerne, at de større Ægexportforretninger findes, og de regelmæssige ugentlige Dampskibsforbindelser med England fra derværende Havne give en lettere og billigere Forsendelse end over Esbjerg, hvortil kommer, at en Forøgelse af Hurtigheden og Hyppigheden af Forsendelsen ikke ved den nuværende Æggeproduktion og Æggehandel kan tillægges nogen særlig Vægt; thi dels drives disse Virksomheder i Regelen ikke rationelt, dels spekulerer saavel Producent som Forhandler i stigende Priser; Æggene ere derfor ofte flere Uger gamle, inden de af Producenten bringes til Forhandleren, der paa visse Tider af Aaret kan have vanskeligt ved at skaffe friske Æg. Forhandlerne paa deres Side behandle en Mængde af Æggene som præserverede Æg, og dette fører heller ikke mod Nødvendigheden af flere Gange ugentlig Forbindelse.

Udførslen af Flæsk fra hele Landet er i de sidste Aar omtrent 3 Gange saa stor som for en halv Snese Aar siden, naaede 1884 over 30 Mill. $\mathfrak{R}$, og ogsaa Udførslen over Esbjerg er i stærk Stigning, den var 1882: 850,000 $\mathfrak{R}$, 1883 over 2 Mill. $\mathfrak{R}$ og 1884 over 4 Mill. $\mathfrak{R}$. Alt det udførte Flæsk er let saltet; vel har der været gjort enkelte Forsøg med at udføre Flæsket fersk fra Esbjerg, men dels bruger den ene Endestation, Newcastle, ikke fersk Flæsk, og dels er Handelen paa den anden Endestation, London, med denne meget uholdbare Vare temmelig prekær, og i hvert Fald umulig, saalænge Forbindelsen ikke er bedre og hurtigere ordnet end for nærværende Tid.

Hvad Forsendelsen af salt Flæsk, den eneste Flæskeudførsel der har Betydning, angaaer, da stiler den fortrinsvis paa London og benytter 3 Veje, nemlig dels direkte pr. Dampskib, dels over Esbjerg og dels over Hamburg. Den første af disse Veje, der til Regelmæssighed kun kan benyttes fra København, hvor Østersødamperne paa Vejen til London anløbe for at komplettere Ladningen, er den billigste, nemlig undertiden 12—15 sh. pr. Ton, og bringer da Varerne op til bekvem Plads i London, skjøndt de i Regelen maa lægtes fra disse Fragtdampere, der ligge paa Floden, ind til Pakhusene. Vejen over Esbjerg er dels kostbar, dels meget ubekvem; da Dampskibet herfra ikke gaaer direkte paa London, men paa Harwich (Parkeston), bliver Fragten pr. Ton fra Esbjerg til London 25 sh. Hertil kommer, at de forskellige Flæskeforretninger i London have forskellige Dage, de bringe deres Flæsk i Røgerierne, og der lægges Vægt paa, at Tilførslerne tage Hensyn dertil. De jyske Slagterier, der ikke fra deres respektive Havne have direkte Dampskibsforbindelse paa London, sende derfor ogsaa hovedsagelig Flæsket over Hamburg, hvorfra der dels er daglig Forbindelse med London, saa de kunne

vælge den Dag, der konvenerer Importøren at modtage Flæsket, og hvorfra Fragten er overordentlig billig, nemlig 5—6—7 sh. pr. Ton, da der i Regelen ikke haves tilstrækkelig Returfragt til London. Desuden lægge disse Hamburgerbaade, der i Regelen tillige ere Passagerbaade, som oftest umiddelbart til Bolværk, saa Flæsket ikke skal lægtes i Land.

Heri maa den væsentligste Grund søges til at Flæsket ikke blot fra Østkystens men ogsaa fra Vestkystens Slagterier for største Delen kører Esbjerg forbi til Hamburg, uagtet den høje Jernbanefragt. En hyppigere og hensigtsmæssig direkte Dampskibsforbindelse mellem Esbjerg og London vil ventelig for en Del kunne ophæve en saadan Abnormitet i vore Trafikforhold, men vil dog næppe kunne ventes at drage hele Hamburg-Trafikken til sig. En flere Gange ugentlig Dampskibsforbindelse med England muliggjør, at Slagterierne kunne undgaa den stærkere Saltning af det først slagtede Flæsk, som nu er nødvendig, og hvorover der jævnlig klages.

For fersk Fisk er Tyskland vort Hovedmarked, og Størstedelen af de 18 Mill. R fersk Fisk, der i det sidste Aar ere udførte her fra Landet, er gaaet til Tyskland, hvor Priserne undertiden ere meget fordelagtige. Selv fra Esbjerg, hvortil der angives aarlig at indbringes over 1 Mill. R Fisk ved Stedets egne Fiskere foruden det store Kvantum, Blankeneserne indbringe og afsende, er, som den statistiske Oversigt viser, Udførslen i Regelen meget ringe. Men hvor godt det tyske Marked end til sine Tider kan være, bliver det dog jævnlig overfyldt, og den tilsendte Fisk maa da realiseres til meget daarlige Priser eller er endog usælgelig. Londonsmarkedet synes i saa Henseende at være stabilere og derved fordelagtigere, og en utvivlsom Fordel vilde det være at have Lejlighed til at benytte begge Markederne alt efter de derværende Konjunkturer. Men for en Benyttelse af det engelske Marked vil det være nødvendigt, at Udførslen fra Esbjerg kan finde Sted flere Gange ugentlig, helst hver anden Dag, og navnlig at Fiskene ikke som ved den nuværende Dampskibstrafik først komme paa Markedet om Lørdagen, der er den daarligste Markedsdag; thi Fiskemarkedet i London skal ifølge Sundhedspolitiets Bestemmelser tømmes hver Dag, uanseet den Pris, der bydes. Som Forholdene nu ere, tvinges man jævnlig til at salte eller røge den overflødige Fisk, men derved reduceres den ordinære Pris, man ellers i Almindelighed vilde kunnet paaregne for den i fersk Tilstand, meget betydelig. Ikke blot fra Struer, Thisted og andre Vesterhavspladser, men ogsaa fra Frederikshavn og over denne By fra Sverrig, samt fra Lillebælt vil der ved en hensigtsmæssig Ordning af Jernbaneforbindelsen og dennes Taxter ventelig til visse Tider kunne paaregnes en betydelig Fiskeexport over Esbjerg, naar Forbindelserne herfra til London vare hyppigere og hensigtsmæssige; thi selv ved den nuværende Ordning og det ensidige Marked er Udførslen fra hele Landet i stadig Stigning; den var 1877 kun $5\frac{1}{2}$ Mill. R , men er nu over 3 Gange saa stor.

Angaaende Regjeringens sidste Spørgsmaal: 3. Hvilke Steder i England, der maa antages at ville frembyde de bedste Udsigter for Afsætning af de paagjældende Produkter, er der vel under Forhandlingen fremkommet ulige Anskuelser, men de Fleste vare dog af den Mening, at om man end af Hensyn til det vigtige Kvægmarked i Newcastle afgjort bør fastholde Ruten Esbjerg—Newcastle i saa nøie Rapport med Tiden for dette Marked som muligt, saa synes der ikke her at være nogen særlig Grund til en hyppigere ugentlig Forbindelse, thi Flæsk og Fisk ville næppe søge denne Vej, og da der i Newcastle og de Byer, der forsynes over denne Indførselshavn, kun holder Smørmarked en Gang ugentlig, og den hidtil benyttede Afgangstid harmonerer hermed, synes der heller ikke af denne Grund at være Anledning til hyppigere Forbindelse, ligesaa lidt som denne ifølge det Foregaaende vil kunne begrundes af Hensyn til Afsætning af Æg og Havesager. Naar der derfor fra flere Sider stærkt accentueredes Ønskeligheden af en hyppigere Dampskibsforbindelse ugentlig fra Esbjerg til England, saa havde denne næsten altid London for Øje og som Maal. Her er der saa

at sige Marked hver Dag for alle Varer undtagen for Kvæg (2 Gange), og London kan vel endog siges at være det eneste antagelige Fællesmarked for en udvidet Export herfra af Flæsk, især fersk Flæsk, Smør, især let saltet eller usaltet Smør, fersk Fisk og eventuelt Mælk eller Fløde, altsaa netop de Varer, der ved Siden af Kvæget skulde have størst Værdi og Betydning, og som fortrinsvis skulde kunne begrunde en hyppigere Dampskibsforbindelse.

Ved Spørgsmaalet om, hvor mange Gange ugentlig en saadan Forbindelse mellem Esbjerg og London burde etableres, er der gjort temmelig uens Anskuelser gjældende; Enkelte mene, at Skridtet bør gøres fuldt ud og Dampskibsforbindelsen være daglig, Andre, at hver anden Dag vil fyldestgjøre enhver rimelig Fordring, atter Andre, at selv et Dampskib til om Ugen foruden det nuværende vilde kunne tilfredsstille, og endelig er der Andre, der finde enhver Udvidelse unødvendig. Ved Mødet i Fredericia, hvor Spørgsmaalet blev Gjenstand for Afstemning, udtalte man sig overvejende for 3 Gange ugentlig Forbindelse mellem Esbjerg og London, nemlig som hidtil om Onsdagen over Parkeston og desuden 2 Gange ugentlig direkte til London, hvilken sidste Udtalelse, dog kun vedtoges med 7 af 13 Stemmer.

Da Spørgsmaalets Afgjørelse i saa høj Grad vil være betinget af de Krav, vor Smørproduktion og Smørhandel maa gøre gjældende, og disse, som foran berørt, maa ventes klarede og stipulerede af den desangaaende nedsatte Kommission, skal Præsidiet ikke gaa nærmere ind paa en Analyse af de nævnte Forslag om daglig eller 3, 2 eller 1 Gang ugentlig Dampskibsforbindelse mellem Esbjerg og London.

Samme Stilling maa man ogsaa i det væsentlige indtage overfor Spørgsmaalet om hvilken Route, der skal vælges til London, enten Parkeston, Thameshaven eller direkte til Londons Dokker, thi ogsaa paa denne Side af Sagen vil Hensynet til Smørret faa en væsentlig Indflydelse.

Imidlertid er der dog under Forhandlingerne fremkommet en Del almindelige, men oplysende Bemærkninger, af hvilke de væsentligste her skulle resumeres.

Om Forbindelsen over Thameshaven vil der næppe kunne blive Tale, thi vel blev den tidligere benyttet, men var aldrig ret tilfredsstillende og navnlig slet for Transporten af Smør og Flæsk, der maatte vente under ugunstige Forhold i Havnen, indtil Kvæget, for hvilket Havnen og Forbindelsesbanen med London fortrinsvis var bygget, havde været opstaldet i de lovbeftalede 24 Timer. Dampskibsrouten fra Esbjerg forlagdes derfor efterhaanden helt og holdent til Harwich, særlig efter at det derværende nye og fortrinlige Havneanlæg ved Parkeston blev færdigt, og da denne Havneplads gennem en anderledes stor og kraftig Jernbane end fra Thameshaven staaer i Forbindelse med London, er Routen over Parkeston saa udmærket udstyret og saa vel ordnet, at nogen bedre ikke vil kunne findes eller paaregnes, naar man i det Hele taget vil benytte en Udhavn til Landingsplads fremfor at sejle direkte op til Dokkerne i London. Benyttelsen af Parkeston frembyder den store Fordel, at Skibene med Sikkerhed og Lethed kunne fuldende en Tour ugentlig, medens den stærke Taage, der jævnlig hersker paa Themsen, af og til vil forsinke Sejladsen paa London, at Skibene kunne medføre Kvæg, da der i Parkeston findes Karantænestalde for Kvæg, der senere skal kunne forhandles frit, medens alt til London ankommende Kvæg henvises til Observationsstaldene i Deptford, fra hvis Marked det da kun maa føres til de derværende Slagterier, at Jernbanen til London har Station i umiddelbar Nærhed af Islington Markedsplads, hvor Kvæget skal forhandles, og at Smør, saa vidt man kan skjønne, ogsaa ad denne Vej føres lettere ind paa det engelske Marked.

For en direkte Forsendelse til London er der derimod under Forhandlingerne gjort gjældende, at dette vil være den heldigste og billigste Vej for Flæsk og Fisk, og at, medens der saa at sige ikke kan paaregnes synderlig Returfragt fra Parkeston, saa aabner muligvis en direkte Fart paa

London nogen Adgang dertil, selv om denne i den første Tid vil være ringe, og det kan være tvivlsomt, om den nogensinde vil blive synderlig omfattende, — til hvilket Punkt vi nedenfor skulle komme tilbage. —

Det vil af foranstaaende Besvarelse af Ministeriets Spørgsmaal fremgaa, at Hensynet til de her omhandlede Varers nuværende Produktion (excl. Smørret) næppe decideret kan begrunde en Udvidelse af Dampskibsfarten mellem Esbjerg og England, men ligesom Hensynet til vor Smørproduktion, som vi af foranførte Grunde ikke have ment at burde udtale os om, uagtet det er vor vigtigste Exportartikel, muligvis kan stille Sagen i et andet Lys, og ligesom der jo altid er en Mulighed for, at en hyppigere og lettere Forbindelse med det engelske Marked vil kunne fremkalde Produktionsvirksomheder herhjemme, der ville kunne faa almindelig Betydning, saaledes er der ogsaa en anden Omstændighed, som muligvis bør gives Indflydelse paa Spørgsmaalets endelige Afgjørelse. Naar der nemlig blandt Landmændene har udarbejdet sig et saa almindeligt og bestemt Ønske om at se denne Foranstaltning iværksat, — naar de deri vente at finde en saa væsentlig Støtte for Forbedring af den forhaandenværende Produktion og for Udviklingen af nye Produktionsgrene, — naar de ventelig ville fastholde denne Opfattelse, indtil Erfaringen og Kjendsgjerningerne muligvis maatte vise dens Uholdbarhed, saa turde heri være væsentlig Opfordring til, hvis ikke tvingende Grunde hindre det, at imødekomme dette Ønske, særlig paa en Tid, hvor der med Rette spejdes efter nye Midler til Støtte for det ved Tidernes Ugunst trykkede Landbrug. Dog bør det i denne Forbindelse ikke oversees, at hvis Foranstaltningen iværksettes og atter opgives, vil den ikke blot være en forspildt Vexel paa den Understøttelse fra Statens Side, hvorpaa Landbrugets Betydning giver det et fortrinligt Krav, men at en Skuffelse i saa Henseende ligefrem vil virke deprimerende, særlig i de Landbrug, der i en eller anden Retning have truffet Foranstaltninger for at exploitere den udvidede Dampskibsforbindelse. Den Vægt, der maa tillægges disse forskellige Momenter, maa imidlertid afgøres af statsekonomiske Hensyn, om hvilke Regjeringen selv vil være i Stand til at fælde en fuldt begrundet Dom.

Beslutter man sig derfor til at gjøre Forsøget, bør alle rimelige Midler benyttes for at støtte dette, saa at den udvidede Forbindelse kan blive stabil, og som saadanne skulle vi henvende Opmærksomheden paa nogle, der ere fremkomne under Forhandlingerne.

En Del af det af Forsamlingen i Fredericia udtalte Ønske om «en Revision og Regulering af Jernbanetrafikken og Taxterne — gennemgaaende Tog og billige Taxter — paa det danske Jernbanenæt» vil forhaabentlig — saa vidt man ved et foreløbigt Gjennemsyn kan erfare — ske Fyldest ved den nye Fartplan, der er traadt i Kraft fra 1ste Juni, idet den saa ofte og stærkt paaklagede Standsning af Kreaturtogene i Lunderskov er faldet bort, og skulde den nye Fartplan paa andre Punkter aabenbare Mangler og uhensigtsmæssige Forbindelser med Esbjerg for Kreaturer ligesaa vel som for Personer og Gods, saa tør man sikkert paaregne, at Regjeringen ogsaa vil søge at afhjælpe disse. Derimod frembyder det muligvis større Vanskeligheder at faa Fragttaxterne til Esbjerg satte saa lavt, at det paa nogen særlig virksom Maade skal kunne bidrage til at drage Trafikken fra Østkysten og Øerne til England ad denne Vej, eftersom de fleste af vore Havne staa i direkte eller indirekte Dampskibsforbindelse med England, og Konkurrencen med en saadan Dampskibsforbindelse altid vil være vanskelig for en Trafik over Esbjerg, der vil kræve en længere eller kortere Jernbanekørsel til denne Havneplads, en Omladning i denne og, hvis Dampskibene skulle besøje Parkeston, atter Omladning her og en kostbar Jernbanefragt til London. Men paa den anden Side have Østkystens og Øernes Havne med Undtagelse af København kun en regelmæssig og direkte Dampskibsforbindelse med Nordengland og Skotland, og altsaa ikke med London, Verdenshandelens Centrum, og ligeledes vil Esbjergrouuten bedst kunne tilfredsstille, hvor det gjælder om, at Varerne hurtigst mulig

skulle kunne naa Londons Marked. Hvorvidt det fra et jernbanefinansielt og statsekonomisk Standpunkt vil være rigtigt særlig at nedsætte Jernbanefragttaxterne til Esbjerg, og i saa Fald hvor meget, ligger det selvfølgelig udenfor Selskabets Opgave at udtale sig om, men at det fra et landøkonomisk Synspunkt vil have væsentlig Betydning, hvis det skal lykkes i stærkt forøget Omfang at drage Landbrugsprodukter ad denne Vej, mener man sig befojet til at udtale, i Henhold til de foreliggende Erfaringer, der som oftest antyde en Tilbøjelighed til at lade Hensynet til en billig fremfor til en hurtig Oversendelse være det Bestemmende for den Vej, der vælges. At føre Befolkningen ind paa en mere omsigtsfuld og rationel Værdsætning og Afvejning af disse to Faktorer turde imidlertid være en Bestræbelse af ikke ringe indirekte Nytte.

Naar man ogsaa ved Forhandlingerne har udtalt Forventningen om, at der maa kunne drages en Retourfragt af væsentlig Betydning fra England over Esbjerg her til Landet, da er dette vist mere tvivlsomt, thi største Delen af de indførte Varer kræve ikke nogen særlig hurtig Forsendelse og ville ved Dampskibene direkte eller indirekte til Østkystens og Øernes Havne kunne tilføres disse saa billig, at det vil være umuligt for en Trafik, der, saaledes som Esbjergtrafikken, kræver Omladninger og Jernbanekørsel, at kunne konkurrere dermed. Hvor billig Retourfragten kan have til de førstnævnte Havne vil bl. a. fremgaa af Forhandlingerne i Fredericia, hvor det meddeltes, at selv en saa vægtig Vare som Kul for en væsentlig Del bliver sendt over Fredericia og Kolding til Vestkystens Byer, ja endog til selve Esbjerg; dette skyldes dels, at Skibsfragten til de førstnævnte Byer kan have billigere i de store Dampskibe, der fra Skotland søge Retourfragt paa Vejen til Østersøen, medens Esbjerg Havn kun kan besejles af mindre Skibe (12—13 Fod), dels at Havnepenge og Skibsafgifterne ere højere i Esbjerg, og dels at den enkelte Importør i Vestkystens Byer i Regelen ikke ønsker at modtage hele Skibsladninger Kul, hvilket er Vilkaaret for den billige Fragt.

Men ogsaa Fragttaxterne fra Esbjerg til de engelske Havne maa nedsættes meget betydeligt, naar en stærkt forøget Udførsel skal ventes draget denne Vej. Fragten for Kvæg, Faar, Kjød, Flæsk, Æg og Fisk til Newcastle er f. Ex. ligesaa høj fra Esbjerg som fra Horsens og Grenaa, og Fragten for Smør, Kjød, Flæsk, Æg og Fisk fra København til London er mindre end fra Esbjerg via Harwich til London, ligesom ogsaa Fragten for Kreaturer fra Esbjerg til Harwich er saa høj, at den bliver et væsentlig Tryk paa Forsendelsen deraf over Esbjerg til London.

Dette har medført, at man fra mange Sider, og ganske særlig fra jydsk og fyensk Side, stærkt har accentueret Nødvendigheden af gennemgribende Ændringer i saa Henseende, og om man end har ment det naturligt, at der kontraheres med og benyttes bestaaende Dampskibsselskaber til Gennemførelsen af disse Reformer, saa fremsattes dog under Forhandlingerne Tanken om, at Staten burde tage hele Trafikken ad denne Vej i sin Haand, se bort fra, om den direkte vil kunne forrente sig, og ligesom ved mange Jernbaneanlæg søge Berettigelsen til den store Statsudgift i den indirekte Betydning, man mener en Udvidelse af Esbjergtrafikken vil kunne medføre for mange borgerlige Erhverv.

Som andre Hensyn, der endnu maa tillægges Betydning som Støtte for en saadan forøget Englandstrafik over Esbjerg, skal nævnes, at saavel Banevogne som Dampskibe forsynes med afkølede Rum for de Varer, hvis Fremsendelse i god Kondition maa kræve saadanne, — at der, saafremt man bestemmer sig dertil, gives saavel Producenter som Exportører tilstrækkelig Varsel om en saaledes udvidet Dampskibsforbindelse med England, for at de ved deres forberedende Dispositioner kunne tage det ønskelige Hensyn dertil, og endelig at Foranstaltningen bør sættes i Gang paa den Tid af Aaret, da den vil kunne paaregne den største Tilslutning, hvilket baade for Smør, Flæsk, Fisk og Ægs Vedkommende synes at være Efteraarsmaanederne.

Desuden vil der i de hoslagte Forhandlinger findes flere andre Momenter fremdragne, der

ville have betydelig almindelig Interesse, saaledes som f. Ex. det stærke Krav om at erholde en fast Route til bestemt Afgangstid med passende indrettede Dampskibe fra Kjøbenhavn til London direkte, eller i det Hele taget at opnaa en billigere Forsendelse af Havesager, særlig levende Planter, paa vore Jernbaner, saa at Tyskerne med deres 20 pCt. billigere Fragt ikke saaledes som nu kunne overfløie vort Marked, eller at opnaa en bedre Behandling saavel af Kvæg og Smør som af Havesager paa vore Jernbaner, — men da disse Momenter ikke staa i umiddelbar Forbindelse med det af Regjeringen stillede Spørgsmaal og ikke ville kunne tillægges nogen egentlig bestemmende Indflydelse paa dettes Bevarelse, saa vil der ikke være skjellig Grund til her at fremdrage dem, medens de dog ikke bør udelades af den hoslagte Gjengivelse af Forhandlingerne, hvor de paa sine Punkter spillede en ikke uvigtig Rolle og viste den Vægt, Forretningsverdenen tillægger dem.

Ved Siden af de Oplysninger, Præsidiets saaledes gennem skriftlige Betænkninger og mundtlige Erklæringer af Sagkyndige herhjemme har bragt til Veje, og hvis væsentligste Punkter ere resumerede i det Foranstaaende, havde man ønsket tillige at lade foretage Undersøgelser paa selve det engelske Marked og i de fremmede Havne, hvorfra der nu finder en flere Gange ugentlig eller endog daglig Dampskibsfart Sted paa England (London).

Den første Del heraf har man søgt at tilvejebringe, dels ved Havebrugskandidat C. V. Larsen og dels ved Meierikonsulent B. Bøggild, der, værende i England, paa Selskabets Foranledning have berejst Landet og samlet Oplysninger i det nævnte Øiemed, samt derom nedlagt deres Iagttagelser i Foredrag i Landhusholdningsselskabet og i Reiseberetninger, som ville blive Ministeriet tilstillede. Derimod har man maattet give Afkald paa at undersøge Exporten og Vilkaarene for denne fra de vigtigste Udførselshavne til England, situerede under tildels lignende Forhold som Esbjerg, eftersom den allerede foretagne og her omtalte Undersøgelse har lagt et saa stort Beslag paa Selskabets Tid, Kræfter og Midler, at disse ikke tillade Selskabet at gaa videre, og det tilmed næppe vil falde Regjeringen vanskeligt, hvis den i det Hele taget mener det nødvendigt at komme i Besiddelse af disse Oplysninger fra de nævnte Exporthavne, da at erholde dem gennem de dersteds ansatte Konsularembetsmænd.

Det kgl. danske Landhusholdningsselskab, d. 16de Juni 1886.

N. J. Fjord.

Chr. F. Danneskjold Samsøe.

E. Tesdorpf.

J. C. la Cour.

