Længere transporter, andre krav og ubesvarede spørgsmål om æglæggeres og forældredyrs velfærd

Lukningen af tysk fjerkræslagteri udfordrer æglæggeres og forældredyrs velfærd under transport.

ARTIKLENS FORFATTERE

Mette S. Herskin[1] og Anja B. Riber[2]

[1]Professor, Institut for Husdyr- og Veterinærvidenskab, Aarhus Universitet
[2]Seniorforsker, Institut for Husdyr- og Veterinærvidenskab, Aarhus Universitet

Danmark har en omfattende produktion af æg og derfor også en betydelig bestand af høns. Æggene lægges af to typer af høner til hvert sit formål: Konsumæg til forbrugerne og rugeæg til produktion af slagtekyllinger. Fælles for begge typer af høner er, at de slagtes, når de er 1-1,5 år gamle.

Det har i en årrække ikke været muligt at få høner slagtet kommercielt i Danmark. I dag er der derfor kort fortalt to muligheder: Enten aflivning i besætningen og efterfølgende destruktion eller transport til slagtning i udlandet.

Mulighederne for transport til slagtning ændredes imidlertid brat pr. 1. august i år, hvor GETI WILBA, et af de store slagterier for denne type af fjerkræ i Tyskland, lukkede. Nedenfor gennemgår vi mulige konsekvenser heraf – med fokus på hønsenes velfærd under transport.

Hvordan transporteres æglæggere?

Såvel æglæggere som forældredyr til slagtekyllinger transporteres i kasser (Figur 1).

Kassernes design og størrelse er så godt som ens i hele Europa. Kassernes indre mål er cirka 78 cm (længde) × 44 cm (bredde), og de er 30 cm høje, svarende til et rumfang på 0.103 m3. Ifølge EU-lovgivning (Transportforordningen, 1/2005) skal høns læsses, så der er mindst 160 cm2 gulvareal pr. kg i transportkassen, hvis dyrene vejer mellem 1,6 og 3 kg, og 115 cm2/kg, hvis de vejer mellem 3 og 5 kg. De kasser, der anvendes til de to kategorier af fjerkræ, som omtales her, er ens (se Figur 1), men da forældredyr er noget tungere end æglæggere (typisk vejer en æglægger 1,5-2 kg, imens en forældredyrshøne vejer 3,5-4,5 kg – og en hane er endnu tungere (kan være over 5 kg)), så transporteres de i forskelligt antal pr. kasse. Afhængig af hønsenes vægt betyder det, at der typisk er 12 æglæggere eller 6 forældredyrshøner (eller 4 haner) i en kasse under transport. For fjerkræ beregnes transporttid som »rulletid«, dvs. den periode, hvor køretøjet flytter sig. På- eller aflæsning eller ventetid, imens hønsene opholder sig i kasserne, medregnes ikke. Høns må transporteres i op til 12 timer uden adgang til foder eller vand.



Figur 1. Foto af forældrehøner i transportkasser. Til venstre: 4 transportkasser med hver 6 høner. Til højre: Lastbil under aflæsning på slagteri. Lastbilen er pakket med transportkasser i 9 lag.

FOTOS METTE S. HERSKIN

I modsætning til slagtekyllinger, som både kan indfanges manuelt og maskinelt til transport, fanges æglæggere og forældredyr altid manuelt i Danmark (Figur 2). Indfangningstiden varierer afhængig af antal personer, som udgør fangerholdet, og afhængig af staldens indretning. Et overslag er, at det tager 1-2 timer at fange høns nok til at fylde et køretøj. Indfangningen starter typisk sidst på eftermiddagen og foregår gennem aften og nat. Når en lastbil er fyldt, vil den typisk køre afsted mod slagteriet, hvor der kan være ventetid, før kasserne læsses af og tømmes, og hønsene slagtes.

Afhængigt af forhold i stalden og tid på døgnet vil hønsene typisk have adgang til vand helt op til indfangningen begynder. Adgang til foder fjernes typisk i timerne op til læsning for at undgå tilsvining under transporten og for at sikre høj hygiejne under slagteprocessen. Lige meget om hønsene har adgang til vand og/eller foder, vil de individer, som læsses efter mørkets frembrud, typisk ikke opsøge dette.

Lastbiler til transport af fjerkræ har fast tag og åbne sider, som kan lukkes med presenninger, afhængigt af vejret (Figur 3). Presenningerne har typisk et område med netareal eller perforering – om sommeren anvendes fuld perforering, om vinteren er det et mindre areal af presenningerne, som er perforerede. Nogle af lastbilerne har ventilationsåbninger i taget, andre har derudover åbninger forrest eller bagest på vognkassen, eventuelt med mekanisk ventilation, som kan supplere den naturlige ventilation, især når køretøjet holder stille.



Figur 3. Lastbil til transport af æglæggere eller forældredyr til slagtekyllinger. Lastbilen har lukket tag og åbne sider, som kan lukkes med presenninger, afhængigt af vejret. På billedet er presenningen lukket.

FOTO METTE S. HERSKIN

Blandt de fjerkræslagterier, som sender lastbiler til Danmark for at hente fjerkræ, var det tyske slagteri GETI WILBA et af de få, som havde mekanisk ventilation i lastbilerne i form af udblæsning af luft fra fast struktur i lastens midte, hvor der er mindst ventilation og derfor som regel de højeste temperaturer.

Fælles for al kommerciel transport af dyr gælder, at kørslen er underlagt regler for lastbilchaufførers køre- og hviletid. Det er komplicerede regler, men kort fortalt betyder de, at en chauffør maksimalt må køre i 4,5 timer i træk, hvorefter vedkommende skal holde 45 minutters pause (EU-Forordning 561/2006). Pauserne holdes på vej til slagteriet, hvilket i praksis betyder, at lastbilen holder stille på rastepladser eller lignende langs med hoved- eller motorveje.

Æder og drikker hønsene undervejs?

Som nævnt er hovedparten af de danske æglæggere og forældredyr indtil for nyligt blevet slagtet på det tyske slagteri GETI WILBA, som lå i Cuxhaven, cirka 200 km vest for Hamborg. Selvom lastbiler ifølge EUs Direktiv 92/6 ikke må køre mere end 80-90 km i timen, så betød den placering, at de fleste transporter af danske æglæggere og forældredyr kunne gennemføres indenfor de 12 timer, som udgør grænsen for, hvornår hønsene skal fodres og vandes under transport.

Lukningen af GETI WILBA betyder væsentligt længere køretider for de danske høns. Så vidt vides slagtes danske høns nu blandt andet i den hollandske by Epe (400 km fra Hamborg) og i den polske by Strzegom (600 km fra Hamborg).

Som nævnt ovenfor må høns, ifølge de gældende EU-regler (Transportforordningen 1/2005), transporteres i 12 timer uden foder og vand. Hvis turen varer 12





Figur 2. Indfangning af forældredyr til slagtning. I Danmark fanges forældredyr altid manuelt.

FOTOS METTE S. HERSKIN



Figur 4. System til vanding af fjerkræ under transport. A, C: Under læsning af transportkasser opsætter chaufføren et vandingssystem, som ved hjælp af metalrør og vandslanger forsyner hver transportkasse med vand. Systemet er koblet til køretøjets vandtank. B: I hver transportkasse har hønsene adgang til en drikkenippel af metal, som stikker ind i kassen udefra.

FOTOS METTE S. HERSKIN

timer eller derover, skal hønsene have adgang til foder og vand i transportkasserne.

I forbindelse med gennemgang af eksisterende undersøgelser om ægglæggeres velfærd under transport til slagtning konkluderede EFSA i 2022, at hønsenes velfærd med stor sandsynlighed udfordres på grund af foderdeprivering efter 10 timers varighed (og muligvis før), og at der er risiko for, at velfærden er udfordret på grund af vanddeprivering allerede efter 6 timer uden adgang til vand (EFSA AHAW Panel, 2022). For helt at undgå velfærdsproblemer forårsaget af manglende adgang til foder og/eller vand under transport anbefalede EFSA, at perioden uden adgang hertil ikke overstiger 6 timer. EFSA udtalte sig kun om ægglæggere og ikke om forældredyr.

EFSA konkluderede, at adgang til foder og vand under kørslen vil kunne mindske velfærdsbelastningen forårsaget af den manglende adgang til de to ressourcer. I den sammenhæng nævnte EFSA endvidere, at alle høns skal kunne nå ressourcerne fra deres oprindelige plads i transportkasserne eller kunne flytte sig frit derhen inde i kassen.

Allerede før GETI WILBA lukkede, var der indimellem køretøjer med danske ægglæggere eller forældredyr, som kørte til slagterier, hvor afstanden betød, at køretiden oversteg 12 timer. I sådanne tilfælde monterer lastbilens chauffør et vandingssystem på transportkasserne i forbindelse med læsning af hønsene (Figur 4).

Så vidt vides så findes der pt. ingen undersøgelser, der har dokumenteret, hvor meget høns drikker under transport. Det vides heller ikke, om alle høns i en transportkasse drikker eller kan komme til drikkeniplen.

Med hensyn til fodring er usikkerheden endnu større. Når det drejer sig om transport af daggamle kyllinger findes der forskellige gelprodukter på markedet (se fx https://nutri-future.com/en/our-solutions/nutri-gel/poultry/), men de markedsføres ikke i forbindelse med transport af fjerkræ til slagtning. Ligesom for tildeling af vand, har det ikke været muligt at finde videnskabelige undersøgelser med fokus på tildeling af foder under transport af ægglæggere eller forældredyr. Om og hvordan dette eller lignende tiltag anvendes i lastbiler, der transporterer danske ægglæggere eller forældredyr til slagtning, er uklart.

De sårbare udsætterdyr

På tværs af den videnskabelige litteratur er der enighed om, at såkaldte udsætterdyr hører til de dyregrupper, som er mest sårbare overfor transport. Der findes ikke nogen præcis videnskabelig definition af »udsætterdyr«, men betegnelsen dækker kategorier af dyr, som fjernes fra et produktionssystem og sendes til slagtning, typisk fordi deres produktion ikke længere betragtes som økonomisk bæredygtig.

Blandt eksempler på udsætterdyr er søer, malkekøer og ægglæggere. I en dansk kontekst udgør ægglæggere og forældredyr den største gruppe af udsætterdyr. I europæisk lovgivning om transport af dyr omtales udsætterdyr som sårbare – dog uden at der findes en præcis beskrivelse af, hvad der menes med »sårbar«. I det nyeste offentliggjorte forslag til ny lovgivning på området (udgivet af EU Kommissionen, december 2023) fremhæves netop de sårbare dyr og behovet for at forbedre de betingelser, som disse kategorier af dyr transporteres under.

Ovennævnte gennemgang illustrerer, at der allerede før lukningen af GETI WILBA var udfordringer for og manglende viden om de to fjerkrækategoriers velfærd under transport. At køretiden nu øges med flere timer, rejser blot yderligere spørgsmål. ■