

selvfølgelig maa søle, at al Begyndelse er svær. Det, jeg her vil fremdrage, er derimod Hjernelsen af de mange Gindringer, som hæmme Trafiken. Jeg anser det for uforløbent: at minde om, at England er vort Hovedmarked, at den store Part af vor Omsetning, saavel Indførsel som Udførsel, er med England, at Esbjerg har den gunstigste Betingelse for, at denne Trafik maa gaa derover, idet man her sparer  $\frac{1}{3}$  af Veien, og at man endelig ad denne Vej er istand til at kunne føre de vigtigste Udførselsprodukter, Kvæg, Smør og Egnende i mindre bestabiget Tilstand til det engelske Marked. Det er ogsaa bekendt, at man ved Esbjerg Havn haabede at kunne drage Trafiken, der herfra til England gaar over Hamborg, over Esbjerg, og det er ligesaa bekendt, at det er særlig vort Landbrug, det er af saa stor Betydning for, at denne Trafik er let. Men hvad er da Grunden til, at denne Trafik ikke til Dato har svaret til Forventningerne? Er det Havnen, der ikke er fyldestgjørende? Det er langt fra. Havnen har steds været isfri ligesaa vel i denne Vinter som de foregaaende Vintre. De Beretninger, man har set i forskellige Blade om, at dette ikke var Tilfældet, ere urigtige. Det forstaaer sig, at Taage og Snefykning hindrer eller vanskeliggjør Seiladfen, og det er en Selvfølge, at naar man i en saadan Fart sætter et Hjulstib, der ingenlunde egner sig hertil, saa hæmmer dette Trafiken; men hvad Havnen angaar, er der Intet at indvende. Nu antager man almindelig, at Trafiken over Esbjerg er underkastet de samme Forhold, som ellers Trafiken over andre af vore Havne, men dette er netop ikke Tilfældet. Her har man nemlig Grunden til, at denne Trafik er hæmmet saa betydelig. Paa ethvert Omraade er denne Trafik hæmmet. Jernbanetogterne for Kreaturer ere langt høiere paa Vestbanerne til Esbjerg end paa Ostbanerne til Aarhus. Kjøreplanen er lagt ugunstig for Esbjerg som Udførselshavn. Havnepengene ere 4—15 Gange saa høie i Esbjerg som i Aarhus, Vareafgiften er to Gange saa høi i Esbjerg som i Aarhus og 4 Gange saa høi som i Frederikshavn. Veterinærpolitiet er ikke ordnet paa en saadan Maade, at Affenderne med Beroligelse kunne sende deres Kreaturer over Esbjerg, og de Institutioner i en Havneby, som ere fornødne, for at Ekstasarten ikke skal hæmmes, ere ikke tilstede i Esbjerg. Farvandet ind til Esbjerg, Graabyh, er ikke saaledes oplyst, at fremmede Skibe, som ikke jævnlig gaa i den Fart, kunne seile, ind og endelig er Dampstibsfragttogterne fra Esbjerg til England ikke blot forholdsvis høiere end fra andre Havne, Aarhus, Frederikshavn, men ogsaa i sig selv høiere, skjøndt Veien kun er  $\frac{2}{3}$  af, hvad den er fra Aarhus til England. Jeg skal nu først omtale Jernbanetogterne, hvad angaar Kreaturtransport. Grunden til, at de ere høiere paa Vestbanen, Kolbing-Esbjerg, Hol-

stebro-Esbjerg end paa Banerne Kolbing-Aarhus, Frederikshavn-Aarhus, Holstebro-Aarhus, er den, at en Mil ikke er en Mil. Man har opfundet Noget, som man kalder „Kreaturmil“, og det er det Mærkværdige og Uheldige for Esbjerg, at man har forholdsvis flere af dem paa Vestbanen end paa Ostbanen. Disse Mil ere af den Bestaffenhed, at man kan trække dem ud til at blive  $2\frac{1}{2}$  Mil, men man kan ogsaa trække dem sammen til at blive omtrent  $\frac{1}{2}$  Mil. Forholdet er nemlig dette. Tager man først et ringere Antal Mil fra 4—8, giver dette et høiere Antal Kreaturmil paa Vestbanen, men et lavere Antal paa Ostbanen. Der er saaledes fra Esbjerg til Thy over 8 Mil, fra Aarhus til Randers 8 Mil, men de 8 Mil fra Esbjerg til Skjern regnes som 9 Kreaturmil og de 8 Mil fra Aarhus til Randers regnes for 5 Kreaturmil, og derefter betales der. Fra Esbjerg til Bamsø er der 15 Mil; de regnes for 15 Kreaturmil; fra Holstebro til Aarhus er der 22 Mil, og de regnes ogsaa kun som 15 Kreaturmil. Tager vi nu Banen Kolbing-Esbjerg, der er  $9\frac{1}{2}$  Mil; da regnes disse ogsaa for  $9\frac{1}{2}$  Mil. Gaar man derimod fra Kolbing til Aarhus, da regnes de  $17\frac{1}{2}$  Mil kun for 13 Mil. Tager man Banerne Nord for Aarhus, Aalborg—Aarhus, da er der  $19\frac{1}{2}$  Mil, og de regnes kun for 15 Kreaturmil, og tager man endelig den fynske Bane, fra Nyborg til Bamsdrup,  $19\frac{1}{2}$  Mil, da regnes disse for 15 Kreaturmil, men gaar man fra Nyborg til Esbjerg, da regnes de 26 Mil for 24. — Skjøndt det ellers er det Almindelige, ligesom i en anden Forretning, at naar man kjøber i større Partier, saar man Rabat, og det ogsaa almindelig er Tilfældet ved Banerne, at man for lange Strækninger faar Nedsættelse i Takten, er Forholdet her det Omvendte. Skjøndt de  $19\frac{1}{2}$  Mil fra Nyborg til Bamsdrup kun skulle regnes for 15, skal de 26 Mil mellem Nyborg og Esbjerg regnes for 24. Nu bliver Følgen deraf, at Takten for en Bognadning Kreaturer paa Banen fra Aarhus til Randers, som er 8 Mil, er Kr. 12.75 — jeg tager Dreene med for at paavise, at det ikke er i runde Tal, jeg angiver —, medens paa Banen fra Esbjerg til Skjern, som ogsaa kun er 8 Mil, er Takten ikke 12.75, men Kr. 22.95. For et enkelt Kreatur er Takten fra Aarhus til Randers Kr. 4.50, men fra Esbjerg til Skjern, samme Veilængde, ikke Kr. 4.50 men Kr. 8.10. Tager vi længere Strækninger, Aarhus-Hobro, det er 12 Mil, der er Takten Kr. 25.50, men fra Esbjerg til Fredericia, ligeledes 12 Mil, Kr. 33 og for et enkelt Kreatur fra Aarhus til Hobro Kr. 7.65, men fra Esbjerg til Fredericia Kr. 9.90. Tager vi Banen Nord for Aarhus, Frederikshavn til Rindsholm, 30 Mil, da er Takten der Kr. 60, men fra Esbjerg til Pinnerup s. Gr., ogsaa 30 Mil, er Takten Kr. 72, og for et enkelt Kreatur fra Frederikshavn Kr. 18, men fra Esbjerg Kr. 21.60. Nu