

ekstra Vaad om Tirsdagen. Paa G. J. angives der at være 44,000 \square Fod Gulvflade til Flæstet. Herpaa kan der næppe lægges meget mere end 10,000 Baller. De 10,009 \square Fod i de 3 Hvalbinger (en Maksimumsangivelse) ville derfor kun tage godt 2,500 Baller. Dette vil dog ikke berede nogen Vanskelighed, thi efterhaanden som der maatte vise sig Trang dertil, kan der indbrages flere Hvalbinger Ost paa af ganske samme Slags. Da saaremt Smøret skulde vedblive at gaa til B. G., maa der nødvendigvis straks tages mindst 2 flere Hvalbinger i Brug til den danske Trafik. Dette vil dog ogsaa sikkert let kunne ske. I disse Hvalbinger lagres for Tiden Ost, som det nok alligevel var Meningen at flytte derfra. Nu da Gr. Ca. Ry. har forstaaet, at det er Alvor med Fordringen om større Plads, vil denne ogsaa nok kunne skaffes.

Det maa indrømmes Gr. Ca. Ry., at man ikke har givet dem Beslighed til at prøve, hvorledes de kunde besørges Trafikken, hvis de havde arbejdet under de gunstigere Vilkaar, der ere tilvejebragte ved Ledningens Deling mellem to Skibe og yderligere kan tilvejebringes ved en hensigtsmæssigere Stuvning og Smørets Sortering i Esbjerg. Og det lader sig ikke paastaa, at Gr. Ca. Ry. ikke vil kunne besørges alt tilfredsstillende under disse Forhold. Man kan derfor heller ikke undre sig over, at Gr. Ca. Ry. for Tiden holder igen over for de Forbedringer, de vare ved at indføre i flere Retninger, indtil de se, hvorledes denne ny Fase udvikler sig. Blandt disse Forbedringer var Indlægning af Stengulv i 3die Etage i G. J., som allerede er paabegyndt, Anskaffelse af lukkede, hvidmalede Godsvogne med Lufttræk, muligvis ogsaa Overdækning af Rajen ved Parkeston, hvor Damperne løse. Men der er for Tiden skabt en Situation, der aabner Mulighed for at opnaa ikke ubetydelige Forbedringer i disse Retninger.

Saafernt man ved forsøgsvis Benyttelse af Parkeston og de to Godstationer i London, G. J. og G. B., paa den af Gr. Ca. Ry. her foreslaaede Maade har overbevist sig om, at Trafikken kan besørges tilfredsstillende, vilde man ved eventuelt at kontrahere om at give Gr. Ca. Ry. hele Trafikken igen for en vis Arrække ogsaa kontraktmæssig kunne opnaa de nævnte Goder: Stengulv i 3die Etage i G. J., ventilerede hvidmalede Godsvogne og Overdækning af Rajen i Parkeston.

Jeg gaar dernæst over til det tredje Alternativ, at sende en Del Varer fra Esbjerg over Hull eller Grimsby til London.

Fra Grimsby er der Forbindelse med London ad Gr. Northern Ry., eller ad Manchester, Sheffield & Lincolnshire Ry. i Forbindelse med Gr. N., Midland, eller London & North Western, og M. S. & L. Ry. arbejder paa at faa en egen direkte Linie ned til London. Fra Hull er der, ad North Eastern eller ad Hull—Barnsby Banen Forbindelse med Gr. N., Midland eller (gennem Gr. N.) med E. & N. W. Ry. Gr. N.s Godstation for Varer, som den, der her er Tale om, er Farringdon Street St., som ligger overordentlig bekvemt, lige ved Rødmarkedet og de mange En gros-Forretninger i Smithfield, og hvortil der stadig kommer Smør over Newcastle og Hull. Midland Ry. har en Godstation i Whitecross Street, som ligeledes ligger særdeles bekvemt, et kort Stykke østligere end Farringdon Street. E. & N. W. Ry. har Godstationer egnede til Flæst i Broad Street (Eldon Street), lige ved Siden af Liverpool Street, og i Haydon Square, lige ved Goodmans Yard (se Kort over London med Banegaarde m. m. mærket med rødt (Bilag 4.)).

Der har vist sig to Vanskeligheder for at benytte denne Vej over Hull eller Grimsby. Den ene er, at de paagældende Gods-Stationer i London have erklæret ikke at kunne skaffe den nødvendige Plads til de Varemængder, der maatte regnes med. Den anden er, at Fragten ikke synes at kunne ventes sat ned, og derfor vistnok bliver for dyr.

Fragten, den samme for alle Banefeststaber, opgives til 25 sh. pr. Ton. Afstanden er godt dobbelt saa lang som fra Parkeston. Da nu terminals, Udgifterne ved begge Endepunkterne til Paa- og Afslæsning, Rangering, Udgifter til Personale og Stationsmateriel, udgør saa stor en Del af Jærnbanefragterne, kan man ingenlunde regne, at den dobbelte Afstand betinger den dobbelte Fragt. Sammenholdt med den Fragtandel, for hvilken Gr. Ca. Ry. besørges Ledningen ved Parkeston, Jærnbaneforsejen til London, Sorteringen og Udbringning der, havde jeg ment, at Forfælden i Vej længde ikke alene kunde betinge en saa meget højere Fragt fra Hull, og jeg havde ventet, at der kunde opnaas en Reduktion i den nævnte 25 sh.s Fragt. Ogsaa en anden Betragtning ledede til samme Resultat. De 25 sh.s Fragt gælder for et Minimum af 3 Tons. Men som det er klart paavist herovre ved en Retssag, hvorom jeg i sin Tid har indberettet, kunne Banerne med Rette og med Fordel føre billigere med Varer, som bydes dem ikke i Jærnbanevogn-

G. C. N.
føler sig
forbigaaet.

G. C. N.
byder For-
bedringer.

Mulig
intrakt med
G. C. N.

Over Hull
London.

Gods-
stationerne
er smaa.

vagten,
sh., er
holtsvis
høj