

var Genstand for en indgaaende Drøftelse saavel i dette som i det andet Ting, og denne Drøftelse endte jo med, at man blev enig om at gøre et Forsøg med Indsættelse i denne Fart af et nyt Skib, der skulde føre Varerne over hurtigere, end Tilfældet havde kunnet være med de ældre Skibe, og som var forsynet med Afkølingsapparat. Et saadant Skib paatog det forenede Dampskibsfelskab sig at indsætte i Farten, og Skibet „N. S. Fjord“ traadte ind i Routen den 15de Juli og har siden gjort regelmæssige Ture 1 Gang ugentlig, om Tirsdagen, fra Esbjerg til Parkeston. Naar det ærede Medlem spurgte mig, om dette Skib havde vist sig at kunne løse sin Opgave, kan jeg desværre ikke ganske ubetinget besvare dette bekræftende. Opgaven var jo for dette Skib, at det skulde, foruden at have de fornødne Afkølingsindretninger, være rummeligt og løbe med tilstrækkelig Fart. Der er nu ingen Tvivl om, at det forenede Dampskibsfelskab intet har sparet for at gøre Skibet saa tjenligt til denne Route som muligt, og i visse Retninger er det ogsaa fuldt ud tilfredsstillende. Afkølingsapparatet har efter de Undersøgelser, som jeg har ladet anstille ved Udsendinge fra Forsøgslaboratoriet, vist sig at virke tilfredsstillende, naar Afkølingsmaskinen holdes i Gang i den fornødne Tid, det vil sige, naar den sættes i Gang nogle Timer før Indladningen begynder, og holdes gaende, indtil Udloosningen i Parkeston er tilendebragt. Endvidere sejler Skibet jo med den betingede Fart, som er betydelig hurtigere end den, hvormed de ældre Skibe sejlede. Endvidere er det rummeligt og saa vel indrettet, som det kan være, naar det ikke alene skal være et Skib til at føre Jeevarer over, men tillige skal være indrettet som et bekvemt Passagereskib. I alle disse Retninger er der altsaa ikke noget væsentligt i Vejen med Skibet; men der er et enkelt Punkt — og det er desværre et Punkt, som er af ret stor Betydning — hvor Forholdet ikke er saa gunstigt. Besejlingsforholdene ved Esbjerg ere jo, som bekendt, ikke heldige for en regelmæssig Fart, idet man maa indrette Afgangen fra Esbjerg efter Vandtiden paa Graadhybsbarren, og som Følge deraf maa det Tidspunkt, paa hvilket Skibet skal kunne afgaa fra Esbjerg, ligge saa langt fra Højvandtiden som muligt, for at Skibet kan naa over Barren saa tidligt som muligt og derved naa i rette Tid ind til Parkeston. Men nu er netop „N. S. Fjord“ med sin Bæreevne og Dybgaaende af den Beskaffenhed, at den først allerlængst en Time forinden Højvandtiden kan afgaa fra Esbjerg, naar den er fuldt lastet med de

svære Varer, som Smør og Flæsk jo ere. Naar Højvandtiden da indtræffer f. Eks. Kl. 3 om Eftermiddagen, vil Skibet ikke kunne gaa fra Esbjerg, idet det jo nemlig skal afvente Kjøbenhavnstoget, som ankommer til Esbjerg Kl. 5,30, og ikke kunne afgaa fra Esbjerg, før end ca. 1 Time før næste Højvandtiden, der indtræffer Kl. 2—3 næste Morgen. Derved vil megen kostbar Tid gaa tabt, og de Varer, som Skibet fører med sig, ville ikke naa frem rettidigt til Markederne i London. Om det nu er muligt at konstruere et Skib, der forener tilstrækkelig Rummelighed, Dybgaaende og Bæreevne med den fornødne Hurtighed, det skal jeg lade være usagt. Men vist er det, at saa længe Dybden i Esbjerg Havn, i Indsejlingen og paa Barren ikke er forøget ret betydeligt, tror jeg ikke, det er anbefalelsesværdigt at anskaffe flere Skibe til Brug ved Esbjerg af „N. S. Fjords“ Type. Men for øvrigt vilde jo de uheldige Forhold, som saaledes ere til Stede, ikke virke, saa fremt Afgangstiden fra Esbjerg ikke rettede sig efter Kjøbenhavnstogets Ankomst, men dertil mod efter Vandtiden paa Barren. Selv om man, som Forholdene ere nu, ikke kan stille Passagerfarten fra Transporten af Jeevarer, saa vil man dog kunne udrette ikke saa lidt ved at etablere et Ekstratog, som fører Passagererne fra Fredericia umiddelbart efter, at Stogene ere ankomne der, og saa hurtigt muligt løber ned til Esbjerg med dem. Derved vil man vinde et Par Timer, og noget saadant vilde, efter hvad jeg har kunnet erfare, vistnok kunne lade sig gøre. I det hele tror jeg ikke, at det gælder saa meget om at anskaffe flere nye Skibe til denne Fart, det vil jo koste mange Penge, — det er store Subventioner, der her er Tale om — men jeg tror, at man snarere skal lægge Vægt paa en Forbedring af Forholdene i Esbjerg Havn og en Regulering af Afgangstiderne, og dernæst skal man sørge for, at den Bæremængde, som Skibene skulle transportere, fordeles paa en hensigtsmæssig Maade over de fire ugentlige Ture. Med Henhyn til Flæsket skal jeg bemærke, at som Forholdene have udviklet sig, er det den Vare, som det volber størst Besværlighed at saa paa rette Maade bragt ind paa det londonste Marked. I forrige Samling var der et Medlem i det andet Ting, som udtalte den Spaadom, at Transporten fra Esbjerg af Flæsk, som han mente var i Aftagende, vilde vedblive at tage af. Den Spaadom er nu ikke gaaet i Opfyldelse. Det er en forbausende Udvikling, der er foregaaet paa dette Punkt. I 1894 blev der overført med et rundt Tal 300,000 Centner