

I Begyndelsen tilvebragtes Forbindelsen mellem Esbjerg og Themsen — da Kreaturtransporten tog Fart — med mindre Skibe paa 400—600 Tons, saasom „Esbjerg“, „Esbern Snare“, „Riberhuus“, og man maatte den Gang indskrænke sig til at ansætte Afgangstiderne efter det indtrædende Højvande. Der opgjordes hver Maaned Lister over Afgangen, hvoraf det fremgik, at Afgangstiden ikke var fastsat til et bestemt Klokkeslet, men ansat efter Højvandet.

Da Landbruget i sin Tid — som Følge af Englændernes Indførselsforbud — foretog Overgangen fra Udførsel af levende Kreaturer til Eksporten af slagtede Produkter, rejste der sig Krav om Præcision og Hurtighed i Befordringen af Godset, og da navnlig til Præcision. Samtidig med, at disse Krav skete Fyldest, udviklede Persontrafikken sig, og fra Midten af Halvfemserne maatte Selskabet gaa til Anskaffelse af nyt og kraftigere Materiel. Man anskaffede i 1896 en Baad som „N. J. Fjord“; senere i 1901 anskaffedes „J. C. la Cour“, og disse Baade besørgede Trafikken — efterhaanden som Godsmængden forøgedes — i Forening med Ekstrabaade.

Efterhaanden forøgedes ogsaa Routernes Antal først med Routen Esbjerg—Grimsby, og i 1906 oprettedes en ny Linie over Esbjerg til Newcastle. Der var derefter følgende syv Skibe i Fart paa Esbjerg Eksporthavn om Ugen, nemlig:

Tirsdag, Onsdag og Lørdag „N. J. Fjord“, „J. C. la Cour“ og en Ekstrabaad om Lørdagen — i Regelen „Eos“, undertiden „Valdemar“ eller „Ceres“, og

om Mandagen atter en Baad: Dampskibet „Union“.

Routen: „Esbjerg—Grimsby“ havde nu to Dampere om Ugen, nemlig: „Nidaros“ og „Botnia“, og

Esbjerg—Newcastle: Dampskibet „Frejr“ med Afgang om Onsdagen.

I Juli 1908 indsattes i Stedet for Ekstrabaaden om Lørdagen, væsentlig efter Aftale med Slagterierne, en fast Baad om Søndagen, nemlig Dampskibet „Primula“.

I hele Perioden har Eksporten af Landbrugsprodukter været stærkt stigende, saaledes at den i det sidste Tiaar har mere end fordoblet sig. Den var i 1898: 72,000 Tons og i 1908: 146,000 Tons. Samtidig med, at Godstrafikken har udviklet sig, er Persontrafikken stegen betydeligt. Den var i 1901 ca. 14,600 Passagerer, i 1907 ca. 19,000 Passagerer.

Forholdet er imidlertid dette, at Godset væsentlig skal være fremme i London 2 Gange om Ugen — Tirsdag og Fredag — til Markederne; Slagterierne have indrettet deres Drift, saaledes at dette passer, og Afskibningernes Størrelse varierer efter dette Hensyn. Der forlanges, at Varerne skulle frem hurtigt; og særlig de mange ferske Varer taale ikke at ligge hen til senere Skibslejlighed.

Der er altsaa nu 3 hurtige, faste Baade i Fart, nemlig: „N. J. Fjord“, „J. C. la Cour“ og „Primula“, og skønt der for at lette Tirsdags-Baadens afgaar en Ekstrabaad om Mandagen, maa Tirsdags-Baadens ikke desmindre efterlade Gods, som Onsdags-Baadens saa maa tage.

Der er for Tiden mere Gods, end Lørdags- og Søndags-Baadene kunne tage, saa at Godset maa efterlades til en senere Baad, og man maa ikke tro, at dette skaber Tilfredshed hos Afskiberen. — Skønt jeg med rolig Samvittighed kan sige, at Selskabet anstrenger sig til det yderste, modtage vi dog jævnlig endogsaa ret ubehagelige Breve, hvoraf jeg f. Eks. skal citere et, som vi modtog fornylig, fordi nogle Baller Flæsk var blevne efterladte fra om Søndagen til om Mandagen:

„ ved Forespørgsel i Dag erfare vi, at denne Uge er vort Flæsk atter blevet staaende. Vi ventede os ogsaa dette, da vi snart ere vant til, at der ingen som helst Hensyn tages til vore Ønsker“ „Det er imidlertid meget ubehageligt for os at faa ødelagt og afbrudt Forbindelser, det har kostet meget Arbejde at indlede og oparbejde, fordi Selskabet ikke viser Afskibernes Ønsker noget Hensyn. Og skønt vi heller ikke tro, dette nytter noget, henvende vi os alligevel til Dem med Anmodning om at sørge for, at vort Flæsk i Fremtiden altid kommer med Søndagsbaaden; kan en Baad ikke tage alt Flæsket, har De jo Lov til at sende to, der er Skibe nok at faa i Øjeblikket. Vi maa fordre bestemt, at De ikke lader noget Flæsk staa over fra Søndag til Mandag, og alt det Tab, vi faa i den Anledning, maa vi gøre Selskabet ansvarlig for“.

For Godstrafikkens Vedkommende mellem Esbjerg og Parkeston er Forholdet praktisk talt dette, at to Baade, der var tilstrækkelig store, vilde kunne besørgede det