

Flæskeforsendelse til og Flæskehandel i London.

Meddelelse fra Landbrugskonsulent Harald Faber i London.

Efter Opfordring i Landhusholdningsselskabets behagelige Skrivelse af 1ste September har jeg indsamlet Momenter til Belysning af Spørgsmaalet, om det maatte ansees heldigt »at faa et Skib ugentlig sendt direkte fra Esbjerg op til London med Flæsk, i Stedet for at det nu sendes med den tre Gange ugentlige Dampskibsforbindelse over Esbjerg—Parkeston til London«. Foruden fra forskellige Jernbaneselskaber og Dokkompagnier har jeg indhentet Oplysninger fra en halv Snes private Firmaer, som med stor Forekommenhed have stillet disse til min Disposition.

Idet jeg i det Følgende skal have den Ære at fremsætte disse Oplysninger, skal jeg tillade mig at begynde med en Beskrivelse af Trafiken ad de to omtalte Router med Hensyn til Godsets Behandling, Tiden og Bekostningen, for derigjennem at vinde Materiale til en Sammenligning. Da Varerne, specielt Flæsket, vil modtage ganske den samme Behandling i Esbjerg, hvad enten det er bestemt for Parkeston eller London direkte, skal jeg begynde med Ankomsten til England.

Ved den nuværende Forbindelse via Parkeston ankomme Skibene, tre Gange ugentlig, til Parkeston Quay efter en Rejse af i Almindelighed 30—36 Timer. Paa Quayen findes en Række Dampkraner, hvoraf

tre i Almindelighed ere parate, med Damp oppe, ved Dampskibets Ankomst. Flæsket losses fra Lasten direkte paa Jernbanevogne, der ligeledes holdes parate, og Losningen medtager kun nogle Timer. Ifølge Kontrakt mellem »det forenede Dampskibs-Selskab« og »Great Eastern Railway Company« befordres disse Vogne med først afgaaende Godstog fra Parkeston, og de maa, ifølge samme Kontrakt, ikke være over fire Timer undervejs til London, hvor de bringes til Goodmans Yard Station, en Godsstation beliggende Nord for »Tover«, saa at sige i Hjertet af City. Stationen bestaaer af en lang og bred Bygning paa syv Etager, af hvilke udelukkende den nederste anvendes til de danske Varer, Flæsk, Smør og Æg. Jernbanelinien løber langs med den ene lange Side af Bygningen, i Højde med tredje Etage. Ved Ankomsten hertil sænkes Vognene med deres Last ved Hjælp af en Elevator, der kan tage 20 Tons, ned paa en Bane, der løber under den anden i Højde med nederste Etage. Gulvet i denne Etage, belagt med Fliser, er i Højde med Gulvet i Jernbanevognene og med de forspændte Vogne, som fra den anden Side af Bygningen befordre Varerne ud i Byen. Paa tre Steder føre Spor op midt i Lokalerne, saa tre Jernbanevogne samtidig kunne losse her, medens der findes en Losseplads for en Jernbanevogn ved hvert af de andre Lokaler. Tre store Rum ere udelukkende bestemte for Flæsk og næsten udelukkende dansk, tre andre Rum bruges til Æg, Smør og Ost.

Før Toget ankommer, er efter de modtagne Fakturaer Gulvrummet inddelt til Flæsket, og de forskjellige Ballers Mærker og Numre opskrevne paa sorte Tavler paa Væggene. Samtidig med at Flæsket bringes fra Jernbanevognene, sorteres det efter Mærke og Nummer og kan derfor let findes til Udlevering.

Følgende Exempel vil vise, hvilken Tid der medgaaer til de forskjellige Arbejder. Torsdag Morgen den 13de Septbr. Kl. 4,45 ankom »Riberhus« til Parkeston efter godt 36 Timers Rejse. Fire Timer senere, Kl. 8,45, afgik Gods-

toget fra Parkeston medtagende i 15 Vogne 758 Baller Flæsk, 3 Tønder Slagteriaffald, 113 Dritler Smør og 4 Kasser Æg, bestemte for Goodmans Yard, hvor det ankom Kl. 12,5 Middag. Kl. 12,40 vare de 15 Vogne sænkede ned paa den nederste Bane og fordelte til Lossepladserne i de forskjellige Lokaler. Af hele Ladningen var der kun indløben Ordres til Udlevering af 98 Dritler Smør. Kl. 1,10 afgik en Vogn til Tooley Street, ved London Bridge, med 36 Dritler, Kl. 1,20 afgik en anden til Cow Cross Street med 62 Dritler. Kl. 4 var hele Ladningen lagt op og sorteret, og om der havde været Ordres til Udlevering af noget af Flæsket, kunde det alt da have været sendt ud.

Med Hensyn til Spørgsmaalet om, hvilke Dage der ere de heldigste at sende Flæsket over, skal jeg oplyse, hvilket Antal Baller Skibene bragte over paa de forskjellige Toure fra d. 14. Januar til d. 3. Oktbr., begge Dage inklusive, det vil sige i 38 Uger:

Afgang fra Esbjerg	Tirsdag	Onsdag	Fredag
Ialt	21360	33618	34725
I Gjennemsnit.....	562,1	884,7	913,8

Der bliver altsaa sendt mindst med Tirsdags-Skibet, hvilket stemmer med Udtalelser fra Stationsforvalteren paa Goodmans Yard Station. Derimod maa det ansees for urigtigt, naar det opgives fra et af de Firmaer, der tager mest dansk Flæsk over, at Skibet, der afgaaer fra Esbjerg Onsdag, er aldeles unyttigt for Flæsketrafilken, hvilket ogsaa opgives af »The Home and Foreign Produce Exchange Co. Ld.« i Skrivelse til den danske Regering, hvilken Skrivelse i Kopi er bleven mig tilstillet af et Medlem af denne »Exchange«.

Fragten for en Ton saltet Flæsk (og det er kun mildt saltet Flæsk, der har megen væsentlig Betydning paa Markedet her for Danmarks Vedkommende) er fra Esbjerg, eksklusive Havnepenge, 23 sh., men gennemgaaende Tarif fra andre Stationer 25 sh. 3 pence. Heri er indbefattet Udlevering

af Varerne fra Goodmans Yard Station inden for en Radius af 2 engelske miles. For at bringe dem til større Afstande beregnes 1 sh. 8 pence pr. Ton.

Der er fremført enkelte Klager over Trafiken ad denne Route, men kun fra faa Firmaer, medens de allerfleste ere enige i at rose den for Hurtighed, Præcision og omhyggelig Behandling af Flæsket. To Firmaer have klaget over, at Flæsket ved Omladningen bliver sønderrevet af de Jernkroge, som det paastaaes benyttes til at løfte Ballerne. Hertil maa jeg bemærke, at der hverken paa Goodmans Yard eller ved Parkeston benyttes saadanne Jernkroge. Flæsket tages med Hænderne alene. Det er muligt, at Vognmændene benytte dem i enkelte Tilfælde, men det er da mærkeligt, at kun enkelte Firmaer have havt Grund til Klage. Imidlertid betaler Jernbanekompagniet for den ved saadan Behandling foraarsagede Skade. Der meddeles mig, at Jernkroge benyttes i Esbjerg ved Ladningen af Skibene. Anskaffelse af en Kran, hvorved dette vilde kunne undgaaes, vilde muligvis være ønskeligt.

Et enkelt Firma har klaget over Forsinkelse i Udleveringen, men denne Klage maa jeg, efter nøje Under søgelse, afvise som uberettiget. Naar ikke Storm eller lign. opholder Skibet, vil Flæsket ankomme i rette Tid til Goodmans Yard og være parat til Udlevering senest 5 Timer efter Ankomsten, naar Ladningen har den sædvanlige Størrelse af 1000 til 1200 Baller, og specielt vil det Søndag Aften til Parkeston ankomne Flæsk kunne være Modtageren i Hænde Mandag Eftermiddag eller senest Tirsdag Formiddag. Det Flæsk, som sælges paa Tirsdags-Markedet, vil ikke blive forlangt udleveret før Tirsdag Eftermiddag, og jeg tvivler paa, at der nogensinde har været Vanskeligheder ved Udleveringen til den Tid.

Fra en bestemt Side er der klaget over, at Lokalerne ved Goodmans Yard ikke egne sig til Opbevaring af Flæsket. Hertil maa svares for det første, at Goodmans Yard er en Godsstation og ikke et Lagerrum. Flæsket ligger frit i en Uge, men det allermeste beordres udleveret

enten strax ved Ankomsten eller i Løbet af de første Dage. Det, der ikke til den Tid er afhændet, bringes paa Forlangende gratis til Modtagerens Oplagskjælder eller til det Pakhus, Vedkommende benytter. Af disse findes der et, og kun et, nemlig Messrs. Barber & Co.s paa Brewers Quay, som holdes kunstig afkølet til 50° F. (10° C. — 8° R.) ved Hjælp af koldt Vand, der cirkulerer i Systemer af Jernrør under Loftet. Vandet afkøles ved en Ammoniakfrysemaskine. Lokalerne paa Goodmans Yard maa ansees for ligesaa kølige og vel beskyttede mod Solen som Lokalerne i Pakhusene ved de forskjellige Værfter, og specielt ogsaa Hibernia Wharf. Dernæst maa det ansees for meget tvivlsomt, om Flæsket i nogen væsentlig Udstrækning holdes paa Lager for at møde opadgaaende Konjunkturer. Skulde man ønske dette, maa om Sommeren et afkølet Lokale ansees for nødvendigt. Et saadant findes som anført, men man kan umulig forlange, at en Godsstation skal tilvejebringe det.

Der er endvidere bleven rejst Indvending mod de to miles, som ansees for en altfor kort Afstand for den gratis Udlevering af Flæsket. Hertil maa svares, at næsten alle Importørerne have udtalt, at det er fuldstændig tilstrækkeligt. Specielt ligge de fleste Jernbaneselskabers Godsstationer inden for en Radius af 2 miles, hvilket har Betydning for det Flæsk, der beføres pr. Bane fra London*). Desuden maa, ved en Sammenligning mellem Routen Parkeston og den direkte Route, den Omstændighed her komme i Betragtning, at meget faa Værfter paatage sig at udbringe Varerne.

Jeg skal dernæst gaa over til at omtale, hvorledes

*) Næsten alle Modtagerne af dansk Flæsk bo indenfor en Radius af 2 engelske miles fra Stationen, men af deres Kunder er der flere, som bo udenfor denne Grænse. Exempelvis kan anføres, at af 300 Tons Flæsk modtaget i en Uge, bleve de 255 Tons udleverede indenfor de 2 miles, medens Resten, 45 Tons, gik ud over denne Afstand, og for dette maatte følgelig betales.

Trafiken maa tænkes at ville blive ad den direkte Route Esbjerg—London.

Skibet vil til Sejladsen bruge circa 10 Timer længere Tid. Ved Ankomsten til London kunne tre forskellige Metoder for Landingen benyttes. Skibet kan lægges til Bøje midt i Strømmen og Ladningen landes med Lægtene, det kan lægges til Bolværk ved et Værft, og det kan endelig gaa i Dok. Jeg skal senere begrunde, hvorfor det heldigste maa antages at være, at Skibet losses paa Strømmen, saaledes som alle de Skibe, der bringe Flæsk fra Hamborg, gjøre og i mange Aar have gjort, og derfor først nærmere forklare Losningen med Lægtene. De forskellige Modtagere, til hvem Ladningen er konsigneret, sende Lægtene ud til Skibet. Varerne sorteres altsaa ved Losningen mellem Modtagerne. Paa Lægterne bringes de dernæst til Bolværkerne ved Værfterne og landes. Dernæst sorteres de efter Nummer og Mærker og udleveres senere efter Ordres, men for de fleste Værfters Vedkommende menes der ved Udlevering kun Udlevering til Kjøbernes Vogne, saa Kjøberne maa betale for selve Udbringningen. Enkelte Værfter paatage sig vel Udbringningen men mod Betaling, der, ved at regnes sammen med Betalingen for Landing og Sortering, bliver noget modereret.

Losningen til Lægtene tager lang Tid, og om Sommeren vil Flæsket altsaa i lang Tid være udsat for Sol og Varme ved denne Trafik. Dertil kommer Opgivelser fra et gammelt velrenommeret Firma, som i mange Aar fik Flæsk ad denne Route, men nu kun benytter Parkeston-Routen, at det undertiden hændte, at større Stykker Flæsk, ja en hel Skinke »forsvandt«, efter deres Overbevisning ved Lægtingen, hvilket aldrig er hændet ved Parkeston-Routen. Det maa ansees for sikkert, at før 2 Dage efter Skibets Ankomst paa Floden kan Flæsket ikke være rede til Udlevering. For Smørrets Vedkommende er det endnu langsommere, idet der opgives, at dette »som oftest« ikke modtages før 3 à 4 Dage efter Ankomsten, undtagen naar det er »stuvet paa Toppen af Flæsket«. Som bekendt

ligge Kjøbenhavns-Skibene, naar de ikke gaa i Dok, en hel Uge paa Floden for at losse og lade.

Hvad Omkostningerne ved denne Trafik angaaer, maa for det første de forøgede Dampskibs-Udgifter tages i Betragtning. Disse stille sig saaledes:

Esbjerg—London.	Esbjerg—Parkeston.
Lods til London . . . £ 16	Lods til Parkeston . £ 3*)
Fortøjning ved Bøje paa Floden og Waterman - 3	Bolværk i Parkeston frit
2 Gange 9 Timers extra Damp eller 10 Tons Kul . . . - 8	Forskjel i Udgifter - 24
Ialt . . . £ 27	Ialt . . . £ 27

Antages nu en Ladning paa 240 Tons, hvilket er højt anslaaet, vil Fragten altsaa blive 2 sh. mere pr. Ton, hvis Skibet ikke skal løbe med Tab, sammenlignet med Parkeston-Routen.

Foruden denne Forhøjelse af Dampskibsfragten kommer der dernæst Udgifterne til Lægtning, Landing, Sortering, Udlevering og Udbringning. Herfor beregner Hibernia Wharf og Brewers Quay det samme, nemlig 8 pence pr. Balle Flæsk, eller, da der gaaer noget over 10 Baller pr. Ton, 6 sh. 8 pence à 7 sh. pr. Ton. Men heri er Udbringning ikke indbefattet. Hay's Wharf & Dock, som vil paatage sig Udbringning (to domicile) indenfor en Radius af 3 miles, beregner for de samlede Arbejder 7 sh. 6 d. pr. Ton.

Vi faa altsaa i Stedet for, hvad der spares ved at undgaa Jernbanefragten,

Extrafragt med Dampskibet, mindst 2 sh.

Lægtning, Landing, Sortering, Udbringning 7 sh. 6 pence

Ialt . . . 9 sh. 6 pence

*) Bortfalder for de Kaptajners Vedkommende, der have Certifikat som Lods — men saavidt vides kun ved Parkeston.

Da nu den gennemgaaende Fragt fra Esbjerg kun er 23 sh. eller 25 sh. 3 pence (se ovenfor), vil man indse, at der ikke kan spares særdeles meget i Fragt pr. Ton, og for en Vare som Flæsk, der har en Værdi af henved £ 60 pr. Ton, vil en ringe Besparelse kun have lidt at sige.

Der er et Forhold, som, saa vidt jeg kan komme til Klarhed derover, synes at spille ind i denne Beregning. Koutumen for Flæskehandelen synes at være noget forskjellig hos de forskjellige Firmaer. Medens nogle sælge Flæsket frit leveret, er der andre, der, væsentligt eller alene, sælge det fra Varehus, for Kjøbereren at afhente det. For de sidste vil der altsaa komme færre Omkostninger, naar Flæsket lægtes til deres Varehuse ved Floden, end naar de faa det tilbragt fra Goodmans Yard, idet Fragten over Goodmans Yard er inklusive Udbringning til Modtageren eller til dennes Kunde, Kjøbereren, alt efter Modtagerens Ordres. Jeg har ikke kunnet se rettere, end at dette Forhold, tildels i alt Fald, giver Forklaringen paa, at nogle (og da de, som ikke sælge frit leveret) ønske en direkte Damper, i Stedet for Parkeston-Routen. Men blandt de Firmaer, som jeg har konfereret med, og som tilsammen modtage den allerstørste Del af det danske Flæsk, der gaaer over Esbjerg, er der kun to, der ønske den omtalte Forandring. Argumentet er: den billigere Fragt.

Hvor meget der vilde kunne spares i Fragt, lader sig ikke bestemt angive. Men det er sikkert, at denne Besparelse maa kjøbes dyrt. Foruden de alt nævnte, komme følgende Momenter her i Betragtning. Sejladsen til London direkte maa af flere Grunde antages at blive mindre præcis, i Henseende til Tiden for Ankomsten, end Sejladsen til Parkeston. Dels er Vejen længere og Vejrets Indflydelse altsaa større. Dels er Taage hyppigere paa Floden, Standsning ved Is om Vinteren ikke ukjendt, og Strømmen har en kjendelig Indflydelse. Det hænder undertiden, at Skibe maa ligge ved Gravesend et Par Dage, før de kunne komme op. Hertil kommer endnu følgende,

som er af den allerstørste Betydning. Ved Kontrakten med »Great Eastern Railway« har Regjeringen gjennem »det forenede Dampskibs-Selskab« opnaaet saa væsentlige Lettelser i Fragten, at det maa ansees for meget uklogt, uden tvingende Grunde eller Udsigt til stor Besparelse ad anden Vej, at udsætte sig for at miste dem. Men om man reducerede Trafiken via Parkeston til en Tur ugentlig, vilde »Gr. Ea.« efter al Sandsynlighed benytte den derved givne Lejlighed til at sætte alle Fragter paa denne Route følelig op, hvilket vilde faa Betydning ikke blot for Flæsket, men for alle de Landbrugsprodukter, der nu gaa denne Vej, og hvoraf flere ikke vilde kunne forsendes med den langsommere direkte Route. Foruden at man altsaa vilde handle mod mange af Importørernes Ønske og intet opnaa i Retning af lettere Adgang til afkølede Lokaler (hvilket fra en Side i Danmark urigtig er fremhævet som en Fordel ved den direkte Route), vilde man have at betale den ringe Besparelse i Fragt med følgende Ulemper:

1. Man faaer kun to ugentlige Forsendelser i Stedet for tre. (Herom nærmere).
2. Flæsket forsinkes ved den direkte Forsendelse to Dage.
3. Ankomsttiden bliver ved denne uregelmæssige og Forsinkelser hyppigere og væsentlig føleligere.
4. Flæsket vil ved Losning paa Floden om Sommeren i lang Tid udsættes for Varme.
5. Man udsættes for, at der stjæles af Flæsket ved Lægtningen.
6. Man udsætter sig for at faa alle Fragter paa den engelske Jernbaneline sat følelig op, til Skade for samtlige Landbrugsprodukter.

Jeg har forudsat (Punkt 1), at man kunde benytte Kreaturskibet over Parkeston ved Siden af det direkte Skib. Det Skib, der afgaaer fra Esbjerg om Onsdagen, vil der selvfølgelig ikke være Tale om at indstille, og alle Firmaer have erklæret, at der intet var til Hinder for at tage Flæsket den ene Gang over Parkeston, den anden Gang

over London direkte. Kun det Firma, der mener ikke at kunne benytte dette Skib, vil være henvist til en enkelt Tilsendelse af Flæsket om Ugen. At faa Flæsket tilbragt én Gang ugentlig er i og for sig nok for den enkelte Importør, om end de fleste langt foretrække flere ugentlige Tilførsler. Dette fremgaaer blandt andet alene deraf, at de Firmaer, der modtage Flæsk med Kjøbenhavns Skibene, kun faa det saaledes. Derimod fremhæves det ensstemmig som meget uheldigt, om alle fik Flæsket samme Dag, da dette vilde bevirke et overfyldt Marked og trykkede Priser.

Skulde der være Tale om et direkte Skib, vil Spørgsmaalet om Tiden for dets Ankomst hertil blive at overveje. Markedsdagene her angives noget forskjelligt af de forskjellige Firmaer. Hovedmarkedet angives dog altid at være Fredagen; den Dag ansættes den ugentlige Notering, Kjøberne indfinde sig paa Markedet, og Folk komme op til London fra Omegnens Byer, Brighton, Hastings, Guildford etc. Men det er tvivlsomt, om der omsættes mest Flæsk om Fredagen. Meget sælges om Lørdagen; Mandag og Tirsdag ere vigtige Markedsdage, men de kjendte gode Mærker, som udleveres til staaende Ordres og leveres frit tilbragt ved Ankomsten, sælges, naar som helst de komme. Det er for mange Importørers Vedkommende Tilfældet, at de daglig opsøge Kjøberne og tilbyde Varerne. Medens nogle anse det for heldigst at faa Varerne tilførte (rede til Udlevering) om Mandagen, foretrække andre at faa dem til Fredagsmarkedet. Men netop den Omstændighed, at der ikke er en bestemt Markedsdag, men at der baade i Begyndelsen og Slutningen af Ugen er vigtige Markedsdage, og at forskjellige Firmaer ønske Flæsket tilbragt paa forskjellige Dage, naar der kun skulde være én Tilsendelse ugentlig, synes at tale stærkt til Fordel for den tre Gange ugentlige Forbindelse, som den nu er ordnet. Man har vel fra enkelte Sider ønsket to Dampere ugentlig til London direkte, eller en Damper foruden den tre Gange ugentlige Forbindelse over Parkeston, men et saadant Arrangement vil formentlig

være for kostbart, hvorfor jeg ikke har troet at burde opholde mig derved.

Jeg skal nu at søge at fremsætte de Grunde, som antages at tale mod at lade et eventuelt direkte Skib gaa til Bolværk eller i Dok. Et Firma herovre, som selv er Ejer af Flæsket, har udtalt Ønsket om, at et eventuelt Dampskib maatte lægge til Bolværk, hvilket formentes at skaane Flæsket mere. (Samme Firma har iøvrigt, paa faa Anker nær, udtalt sin Tilfredshed med den nuværende Ordning). Hvis hele Ladningen var bestemt for Modtagere, der alle benyttede samme Værft, saa kunde en saadan Ordning tænkes gennemført. Men i Almindelighed vil Flæsket være konsigneret til forskjellige Firmaer, nogle Nord for, andre Syd for Floden. I saa Tilfælde maatte Flæsket, efter at være landet ved Bolværk, bringes paa Lægtene (landes »overside«), for hvilket en Extrabetaling af 1 sh. pr. Ton vilde blive beregnet. Selve Bolværkspladsen koster intet, Betalingen for at lande ved Bolværk, sortere og udlevere, er som ved Lægtningen: 8 pence pr. Balle, og det vil saaledes for dem, der benytte det Værft, ved hvis Bolværk Skibet lægges, være ligesaa billigt som at lande med Lægtene fra et Skib paa Strømmen. Men for alle andre vil der, foruden den sædvanlige Udgift til Værftet, komme extra 1 sh. pr. Ton, og desuden vil der blive en extra Omladning. Der vil dernæst komme Forsinkelser ved at vente paa Højvande for at komme til Bolværk, for ikke at tale om, at der maaske ikke vilde kunne skaffes Bolværksplads, naar den ønskedes.

At gaa i Dok kan heller ikke ansees for heldigt for Flæskets Vedkommende, hvilket ogsaa alle, og ikke mindst de Firmaer, der ønske en direkte Forbindelse, med megen Bestemthed have erklæret. For de Varer, der som Smør eller Korn befordres fra Dokken pr. Axel, er det hurtigere, naar Skibet gaaer i Dok, hvorfor man foretrækker dette for Smørrets Vedkommende, uagtet det koster 9 Pence mere pr. Drittel. Men Flæsket bringes i Lægtene fra Dokkerne til Værfterne Nord og Syd for Floden ved Lon-

don Bridge. Foruden Forsinkelse ved at vente paa Højvande, hvilket angaaer baade Skibet og Lægterne, baade ved Ind- og Udsejlingen af Dokken, kommer der derfor Forsinkelsen ved den langsomme Lægtning fra Dokkerne, der ligge længere nede ad Floden, op til London Bridge eller i Nærheden deraf. Desuden vil det troligen koste mere for Flæsket, naar Skibet gaaer i Dok. For at bringe Skibet i Dok og ud igjen, beregner Millwall Dock Co.:

for Skibe paa 401—450 Tons	£ 4 10
— — 451—500 —	5 —
— — 501—550 —	5 15
— — 551—600 —	6 10

hvori er indbefattet Dokleje for 48 Timer efter endt Losning, medens »London and St. Katharine Docks Co.« beregne det samme, indbefattet Dokleje for 48 Timer efter endt Losning, hvis Losningen udføres af Dokkompagniet, hvorfor beregnes 1 sh. 2 pence pr. Ton, men hvis Skibet losses af Besætningen, er der i ovenstaaende Summer kun indbefattet Dokleje for 48 Timer, efter at Skibet er kommet i Dok, hvorefter der beregnes 1 penny pr. gross Ton pr. Uge, eller Del af en Uge. Grunden til, at Kjøbenhavns-Damperne i den sidste Tid i Almindelighed gaa i Millwall Dok, er udelukkende den, at Modtagerne af den største Del af Ladningen ønske dette. Naar andet ikke forlanges, ligger Skibet paa Floden, og det er altsaa ikke en fast Regel, at Skibene gaa i Dok.

Jeg har i det Foregaaende forsøgt at give Bidrag til en Sammenligning af Flæsketransporten ad de to Router, Esbjerg-London og Esbjerg-Parkeston-London og at besvare de Spørgsmaal, som i den Anledning ere mig tilstillede af det ærede Landhusholdnings-Selskab, forsaavidt som de direkte vedrøre disse Router. Endnu staaer tilbage at besvare den første Del af Spørgsmaal 9. »Hvad er Fragten pr. Ton Flæsk fra Hamburg til London«, hvilket naturligt leder mig til at sammenligne vore Forbindelsesmidler til London med enkelte Forbindelser fra andre Steder.

Fragten pr. Ton Flæsk fra Hamburg opgives af

»The General Steam Navigation Co.« til 7 sh. 6 pence, men det synes som om denne Fragt er nominel, og at der i enkelte Tilfælde i det mindste kun betales 5 sh.

Med denne lave Fragt vil der ikke kunne være Tale om at konkurrere. Den er selv et Resultat af en Konkurrence mellem et engelsk Dampskibs-Selskab, the General Steam Navigation Co., og to tyske Selskaber, og at disse Selskaber kunne bringe Flæsket til London for saa lav en Fragt maa antages væsentlig at skyldes den Omstændighed, at Skibene have god Fragt fra London til Hamburg. Da et dansk Skib ikke kan gjøre Regning paa at faa Returfragt fra London til Esbjerg af nogen Betydning, maa selvfølgelig Fragten fra Esbjerg til London stille sig forholdsvis dyrere.

Danmark har en Konkurrent paa det engelske Marked, som muligvis med Tiden kan blive af endnu større Betydning end det nu er Tilfældet, og det er Irland. Det vil derfor muligen være af Interesse, at undersøge, hvorledes Forbindelsen mellem London og det sydlige Irland, hvorfra det irske Flæsk sendes til London, er ordnet, og navnlig at sammenligne Fragterne ad de mange forskjellige Router, der her kunne benyttes, med Fragterne fra Danmark. Da det foreliggende Spørgsmaal imidlertid kun angaaer Forbindelsen mellem Havnebyen Esbjerg og London, skal jeg til denne Sammenligning kun behandle Forbindelsen mellem Havnebyerne Cork og Waterford, og udelade Limerick, da det meste Flæsk fra denne By først sendes med Bane til Cork, Waterford eller Dublin.

Fra Cork sendes Flæsket med Dampet til Liverpool, Milford eller Bristol, for derfra at befordres pr. Bane til London, fra Liverpool af »London & North Western« eller »Midland«, fra Milford og Bristol af »Great Western«. Fragten er i alle Tilfælde den samme, nemlig 30 sh. pr. Ton, hvori er indbefattet Udlevering i London indenfor visse Grænser og — undertiden ialfald — ogsaa Afhentning i Cork. Det bruges ogsaa undertiden at sende Flæsket pr. Bane til Dublin, derfra med Skib til Holyhead eller Liver-

pool og derfra med Bane (»London & North Western« eller »Midland«); Fragten er ad denne Route 33 sh. 4 pence, den samme for begge Selskaber. Der er en ugentlig Dampskibsforbindelse mellem Cork og London direkte; Fragten ad denne Vej er, indbefattet Udlevering indenfor 3 miles, 25 sh. 10 pence. Søvejen fra Cork til London er længere end fra Esbjerg til London, men Vejen fra Cork over Bristol til London er kortere end fra Esbjerg over Parkeston til London, saa en Sammenligning mellem de to Byer ligger ikke fjærnt. Det vil af det Foregaaende sees, at Forbindelsen Esbjerg-London, som den nu er ordnet, i Sammenligning med Forbindelsen fra Cork til London, er meget billigere, at det endog er billigere fra Esbjerg ad den hurtigere Route via Parkeston end fra Cork med direkte Damper. Men der kan udledes en Ting endnu; den Omstændighed, at man fra Cork undertiden benytter den dyre Route via Dublin, naar det af en eller anden Grund passer, tyder stærkt paa, at et Afslag af nogle Shillings i Fragten ikke er Hovedsagen, men meget mere en hurtig og hyppig Forbindelse.

Fra Waterford sendes Flæsket med Damper til Liverpool, Milford, Bristol eller Southampton, for derfra at befordres af »London & North Western«, »Midland«, »Great Western« eller »London & South Western« til London. Fragten opgives af »London & North Western« til 28 sh. 4 pence, altsaa noget billigere end fra Cork, hvilket er rimeligt, da Sejladsen er noget kortere, men ikke meget, medens Jernbanekjørselen er den samme. Men medens alle Selskaberne beregnede samme Fragt fra Cork, er der stor Forskjel i Priserne med de forskellige Selskabers Linier fra Waterford, og Konkurrencen har her bevirket betydelige Prisnedsættelser. Det synes at være opstaaet paa følgende Maade. En Gang ugentlig er der Dampskibsforbindelse mellem Waterford og Southampton, hvorfra der er langt kortere til London end fra Liverpool og de andre Havne, der ellers benyttes ved Flæsketransporten. »London & South Western« i Forbindelse med »Clyde Shipping Co.«

paatog sig at bringe Flæsket denne Vej for 15 sh. og »Great Western« fulgte da med og nedsatte sin Fragt, som tidligere antages at have været 25 sh., til 15 sh., men vel at mærke, kun om Lørdagen, da »Clyde Shipping Co.« Skibe gik denne Dag. Senere har man seet sig foranlediget til at gjøre endnu større Indrømmelser, og for Tiden*) er Fragten fra Waterford via Liverpool og Bristol for »Midlands« Vedkommende og via Milford og Bristol for »Great Westerns« Vedkommende kun 15 sh. med daglig Forbindelse. Men det er jo aldeles indlysende, at denne lave Fragt kun er fremkommen ved en skrap Konkurrence. Dette fremgaaer dels af, at Forskjellen mellem Afstandene fra Cork og fra Waterford er altfor ubetydelig, tilmed da den falder paa Søvejen alene, til at betinge en Forskjel i Fragt af 15 sh., eller Halvdelen af Fragten fra Cork, dels af at »London & North Western«, som for Corks Vedkommende holder den samme Fragt som de andre Kompagnier, fuldstændig har holdt sig tilbage fra en konkurrerende Fragtnedsættelse, som kun kan bevirke direkte Tab for Kompagnierne.

Naar man altsaa vil sammenligne Fragten fra Esbjerg til London med Fragten fra Irland til London, saa mener jeg, det er aldeles uberettiget at opgive denne sidste som — i al Almindelighed — 15 sh., thi det er kun for en By eller Havn i Irland, at denne lave Fragt gjælder, den gjælder derfra ikke for alle Kompagnier, og den er kun fremkommen ved en Konkurrence, som maa bevirke direkte Tab.

Jeg er ledet ind paa denne Undersøgelse ved en i

*) Clyde Shipping Co. har understreget Ordene »for Tiden« (present rate) med 5 Strøger i det Brev, i hvilket det opgiver denne Fragt; det tyder ikke paa, at man er bestemt paa at holde denne Fragt længe.

Medens »Midland Ry« under 20de Septbr. opgiver Fragten til 15 sh., inklusive Udlevering i London, opgiver »Waterford Steamship Co.« under 6te Oktbr., at denne Fragt kun gjælder mellem Stationerne.

det foregaaende omtalt Skrivelse til den danske »Handelsminister« fra Sekretæren ved »The Home and Foreign Produce Exchange Co. Ld.«, Hibernia Chambers, London Bridge. Der anføres, at Fragterne over Esbjerg ere uforholdsmæssig høje, at Fragten fra Irland til London er 15 sh., men fra Esbjerg til London 36 sh. 6 pence. Det Foregaaende vil vise, at Fragten fra Irland ikke kan ansættes til 15 sh., at den fra Cork med Benyttelse af Bane ikke er under 30 sh., eller det dobbelte, medens det er bekjendt, at Fragten fra Esbjerg til London er 23 sh., eller for gjennemgaaende Gods 25 sh. 3 pence. Muligvis turde det være en Overvejelse værd at undersøge, om Flæsket fra Aalborg, og andre Landbrugsprodukter fra det nordlige Jylland, kunde sendes billigere til London end over Esbjerg, uden derved at forsinkes utilbørlig, men det er en fra den foreliggende aldeles adskilt Sag. For de Varers Vedkommende, som sendes over Esbjerg, kan der næppe tilvejebringes en hurtigere og billigere Route end den af Staten i Forbindelse med »det forenede Dampskibsselskab« etablerede Route over Parkeston.

Medens der, som jeg haaber at have viist i det Foregaaende, ikke er nogen Fordel at vente for Flæsketransporten ved at forandre Routen over Parkeston til den direkte Route, maa Hensynet til Smørtransporten i meget høj Grad stille sig hindrende i Vejen for en saadan Forandring. Det var væsentlig for Smørrets Skyld, den hyppigere Forbindelse tilvejebragtes, og Erfaringen har viist, at de i sin Tid faldne Udtalelser, at Markedsforholdene gjorde det ganske overflødigt at sende Smørret mere end én Gang ugentlig, ikke vare holdbare. Udførselen af Smør via Parkeston er tiltagen overordentlig stærkt i Løbet af det sidste Aar, og alene med de to nye Router, Tirsdag og Fredag, er der mellem den 16de Januar og 6te Oktober sendt 80 % af hele det Kvantum Smør, som i samme Periode i det foregaaende Aar sendtes denne Vej. Det kan vist næppe

betvivles, at den hyppigere Forbindelse for en stor Del har givet Anledning til denne Forøgelse i Udførselen, og det vilde derfor være et Skridt i den forkerte Retning at afbryde denne hyppigere Forbindelse. Ganske vist er man hidtil bleven skuffet i Forventningerne om, at der skulde aabnes en kjendelig forøget Udførsel af nogle Produkter, saasom Havesager, Fisk og lign. Der er kun en Vare foruden Mejeriprodukterne (Smør, Flæsk m. m.), der viser en kjendelig Fremgang, nemlig Gjør. Stigningen i Udførselen af Flæsk m. m., som er meget paafaldende, til langt over det firedobbelte, skyldes selvfølgelig Forbudet mod Udførsel over Tyskland.

Følgende Tal ville vise den forøgede Udførsel via Parston af disse Produkter:

	Smør. Fustager.	Salt Flæsk. Baller.	Fersk Flæsk. Pakker.	Slagteriaffald. Fustager.	Skinker. Pakker.	Gjør. Kurve.
1887, ialt....	32115	27671	6650	665	2	204
1888, fra d. 4. Jan. til d. 3. Oktbr., begge inkl.	50457	91450	8987	1682	135	4624

Smørudførselen ad samme Route var ifølge samme Kilde, nemlig Gjenparter af Toldvæsenets Kvittering for de modtagne Ladninger ved Parkeston, i Aaret 1845 kun 22325 Fustager og 1886 26304 Fst. Den viser sig altsaa at være i kjendelig Stigning, selv om Havnenes Islukning 1888 har bidraget noget til at forøge Udførselsmængden over Esbjerg i dette Aar.

Fordelingen af Smørret og Flæsket (salt) mellem de forskjellige Ture vil sees af følgende Tabel:

1888.			
38 Uger fra den 14de Jan. til 3die Okt. begge inkl.			
	Tirsdag.	Onsdag.	Fredag.
Smør, Fustager.....	5443	30552	12300
Flæsk, Baller.....	21360	33618	34725

Beregnet i Gjennemsnit pr. Uge, hvorved en Sammenligning med det foregaaende Aar bliver tydeligere, faaes:

	1888 (38 Uger).				1887
	Tirsdag.	Onsdag.	Fredag.	hele Ugen. (for hele Aaret).	
Smør, Fustager	143, ₂	804, ₀	323, ₇	1271	617, ₆ *)
Flæsk, Baller..	562, ₁	884, ₇	913, ₈	2361	532, ₁

Naar man betænker, at den udvidede Forbindelse endnu kun har været i Gang i tre Fjerdingaar, hvilket er en meget kort Tid til at fremkalde nye Exportartikler, og naar man seer hvilke øjensynlige Følger den alt har havt paa Smørexporten, som er bleven mere end fordoblet og kan ventes at ville voxe fremdeles, da kan man kun haabe, at denne tre Gange ugentlige Forbindelse maa vedblive endnu i adskillige Aar før at det fuldt ud kan vise sig, hvor stor Nytte den kan udrette.

London, 5te Oktober 1888.

*) For de tilsvarende 38 Uger: 584.
