

# Statistiske Dplysninger

vedkommende

## den norske Skibsfarts Økonomi

af

A. N. Riør,  
Bureauchef.

(Udtryk af Morgenbladet).

---

Sælges til Indtægt for de norske Sømandskirker i  
Udlandet.

---

Kristiania 1871.

I Kommission ved  
P. T. Mallings Forlagsboghandel.

(Pris heftet 24 β).

# Statistiske Oplysninger

vedkommende

## den norske Skibsfarts Økonomi

af

A. N. Kier,  
Bureauchef.

(Udtryk af Morgenbladet.)

---

Sælges til Indtægt for de norske Sømandskirker i  
Udlandet.

---

Kristiania 1871.

I Kommission ved

P. E. Mallings Forlagsboghandel.



## Forord.

Nærværende lille Hefte er et Aftryk af endel Artikler, der ere blevne offentliggjorte i "Morgenbladet" for 1871 under Titelen: "Statistiske Bidrag til Belysning af vore Skibsfartsforhold". De støtte sig i det Væsentlige til Uddrag af Skibsregnskaber, der ved forskjellige Rederiers og Skibsføreres Forekommenhed ere blevne udarbejdede og det statistiske Kontor tilfillede. Det er mig en kjær Pligt at benytte denne Anledning til at takke D<sup>r</sup>r., som af Interesse for Sagen have paataget sig det ofte ikke ubetydelige Arbejde, som Uddraget af Skibsregnskaberne have udkrævet. De Steder, fra hvilke disse Uddrag ere indkomne, ere følgende:

	Antal Skibsregnskaber Fald				
	1867	1868	1869	1870	
Frederikshald . . . . .	4	4	3	2	13
Frederikstad . . . . .	2	4	5	6	17
Moss . . . . .	2	2	2	"	6
Kristiania . . . . .	2	1	10	3	16
Drammen . . . . .	1	1	4	4	10
Holmestrand . . . . .	4	2	3	2	11
Tønsberg . . . . .	"	"	"	"	"
Sandefjord . . . . .	2	6	5	2	15
Laurvig . . . . .	"	"	"	"	"
Skien . . . . .	1	2	2	2	7
Forøgrund . . . . .	2	"	1	1	4
Ialt . . . . .	20	22	35	22	99

	Antal Skibsreguffaber				Falt
	1867	1868	1869	1870	
Transport . . . . .	20	22	35	22	99
Brevif . . . . .	"	3	"	"	3
Kragersø . . . . .	4	5	3	9	21
Risør . . . . .	1	1	"	"	2
Dybbaag . . . . .	"	"	2	"	2
Tvedestrand . . . . .	"	4	7	5	16
Arendal . . . . .	"	"	3	6	9
Grimstad . . . . .	2	"	1	"	3
Lillesand . . . . .	1	"	"	"	1
Christiansand . . . . .	2	1	1	"	4
Mandal . . . . .	"	1	"	1	2
Færøund . . . . .	2	1	"	"	3
Stavanger . . . . .	2	"	"	"	2
Haugesund . . . . .	1	"	2	2	5
Bergen . . . . .	11	1	7	"	19
Malesund . . . . .	1	2	1	3	7
Molde . . . . .	"	"	"	1	1
Kristiansund . . . . .	5	6	10	5	26
Thronhjelm . . . . .	2	1	"	"	3
Namsos . . . . .	"	"	"	1	1
Tromsø . . . . .	3	"	"	"	3
Falt . . . . .	57	48	72	55	232

Christiania den 5te December 1871.

A. N. Kier.

I de frivillige Opgaver over Skibsfarts-  
udbyttet m. m., som i de senere Aar ere blevne  
indsendte til det statistiske Kontor, findes bl. a.  
Oplysninger over Skibs- og Ladningsud-  
gifterne i forskjellige inden- og uden-  
landske Havne. Jeg skal i det Følgende med-  
dele nogle Resultater af disse Opgaver, hvorved  
det maa indrømmes, at de i flere Henseender  
ikke ere saa fuldstændige, som ønskeligt kunde  
være.

Under heromhandlede Udgifter er i neden-  
staaende Opgaver sammenfattet alle Slags Hav-  
neavgifter (saasom Fyrpenge, Lastpenge, Ton-  
nage m. m.), Ballastomkostninger, Lødspenge,  
Bygeringsudgifter, Raakpenge, Omkostninger ved  
Løsning og Ladning, Konsulatafgifter samt Porto-  
og Telegrafudgifter. \*)

1. Norge. For Skibe bestjæftigede i den  
almindelige Trælastfart udgjorde disse Udgif-  
ter følgende Beløb:

---

\*) I det for 1870 omsendte Schema er særskilt  
udsondret Ladnings- og Løsnings- samt Porto-  
og Telegrafudgifter.

Norffe Havne.	Amtal Fartøier, for hvilke Op- gave haveS.	Deres Væfte- dragtighed i R.-L.	Skibsudgifter, pr. R.-L. Spb.
Frederikshald . .	21	5,022	1,22 *)
Frederikstads . .	23	2,648	1,09
Sarpsborg . . .	9	1,273	1,21
Christiania . . .	8	1,354	1,48
Drammen . . .	20	3,140	1,28
Holmeftrand . .	7	863	1,00
Borsgrund . . .	6	947	1,21
Kragerø . . .	32	3,279	1,06
<hr/>			
De ovenfor nævnte og andre Havne .	145	20,934	1,20

3 Gjennemfuit havde altsaa Fartøier, der indklarerede i Ballast og udklarerede med Trælast, af heromhandlede Udgifter ialt 1,20 Spb. eller 1 Spb. 24 Skilling pr. R.-L. Heraf udgjorde Lastpenge 35 Skill., Fyrafgift 16 Skill. og Lodspenge omtrent 21 Skill., ialt 72 Skill. eller 0,60 Spb. pr. R.-L. De ved den samlede Trælastudførsel foranledigede Skibs- og Ladningsudgifter beløbe sig til omtrent  $\frac{1}{2}$  Million Spb. aarlig.

Ved Siden af Trælastudførslingen, der i 1869 udgjorde 429,000 R.-L., er den øvrige Udførsel af mindre Vigtighed for Skibsfarten. Udførselen af Is og Malm syfselsatte i 1869 73,500 R.-L., Udførselen af Fiskevarer 77,500 R.-L., andre Ud-

\*) 2:  $1^{22}/_{100}$  Spb.

førselsartikler omtrent 7000 R.:L.; derhos beskæftigede Emigrantfarten 7000 R.:L. Seilskibe og et endnu større Læstetal af udenlandske Dampfartøier. Saavel Emigrantfarten som Is- og Malmskibningen er fritaget for Erlæggelse af Læstpenge og Fyrsgift, og Skibsudgifterne kunne her neppe regnes til mere end 0,8 Spd. pr. R.:L. Med Hensyn til Fartøier beskæftigede med Udførselen af Fiskevarer høves kun faa Opgaver; 4 Fartøier indklarerede i Ballast og udklarerede med Sild fra Stavanger havde en Udgift af 1,3 Spd. pr. R.:L., ligesaa vare Udgifterne for 6 Fartøier udklarerede med Klipfisk fra Christiansfund i Gjennemsnit 1,6 Spd. pr. R.:L. derimod havde 1 Fartøi, der udklarerede med Tørfisk fra Bergen, en Udgift af ikke mindre end 3,9 Spd. pr. R.:L., idet nemlig denne Skibning er forbunden med betydelige Indladningsomkostninger.

Ved den indgaaende Skibsfart udgjorde Skibsudgifterne for Fartøier, der igjen afgik i Ballast, i Gjennemsnit 1,42 Spd. pr. R.:L. og særskilt for Christiania 1,8 Spd., (heri indbefattet Oplagsomkostninger), for Bergen 1,3 Spd. De vigtigste Artikler ere her Stenful (70,000 R.:L.), Kornvarer (60,000 R.:L.) og Salt (35,000 R.:L.)

Naar et Fartøi baade ankommer og afgaar med Ladning kan man tilnærmelsesvis regne, at Skibsudgifterne blive  $1\frac{1}{2}$  Gang saa



store, som om Fartøiet var ankommet i Ballast og afgaaet med Ladning.

For første Udreise eller sidste Hjemreise i Ballast kan i Gjennemsnit regnes 0,2 Spd. eller 24 Skill. pr. R.-L.; disse Udgifter synes at være betydeligt mindre i Sandefjord, Tvedestrand og nærliggende Steder end i Havnene ved Christianiafjorden.

Ved samtlige ovenansførte Beregninger over Skibsudgifter pr. R.-L. maa imidlertid mærkes, at de støtte sig til Opgaver fra Fartøier af over Middelsstørrelse, idet deres gjennemsnitlige Læstedrægtighed var 158 R.-L., medens det tilsvarende Læstetal ved Skibsfarten paa Norge i 1869 overhovedet var omtrent 60 og særskilt for norske Fartøier 72, samt for fremmede 40 R.-L. Bistnok staar en Del af heromhandlede Udgifter, saasom Læstpenge, Fyrrpenge, Ladningsudgifter, i ligefremt Forhold til Fartøiernes Læstetal, men dette er f. Ex. ikke Tilfældet med Lodspenget, der rette sig efter Dybgaaendet; heller ikke med Buxeringsudgifter, Ringpenget, Forhalingsomkostninger osv., saa at Skibsudgifterne beregnet pr. R.-L. i det Hele maa blive større, jo mindre Fartøiet er. Forskjellen antages dog ikke at være særdeles betydelig.

2. Sverige. For Fartøier ankomne i Ballast og afgaaede med Trælast udgjorde heromhandlede Udgifter for 38 Fartøier drægtige 6191 R.-L. tilsammen 5880 Spd., altsaa 0,95 Spd. pr. R.-L., heraf i Sundswall

(for 10 Fartøier) 0,93 Spd., i Söderhamm (7 Fartøier) 1,08 Spd., i Piteå (3 Fart.) 0,96 Spd., i Gefle (1 Fart.) 1,07 Spd., i Hudikswall (2 Fart.) 0,93 Spd., i Ulånger (1 Fart.) derimod 1,60 Spd.

For 3 Fartøier drægt. 576 R.:L., der ankom med Kulladninger til Stockholm og derfra afgik i Ballast til Sundswall og Nyland, udgjorde disse Udgifter paa førnævnte Sted 1,17 Spd. og i Sundswall etc. 0,42 Spd. pr. R.:L. Grunden til, at Udgifterne i Sundswall for disse Fartøier vare saa betydeligt mindre end ovenfor opgivet, ligger deri, at de svenske Lastpenge af samme Fartøi kun erlægges en Gang om Aaret. I Göteborg var Udgifterne for 1 Fartøi drægtig 107 R.:L., ankommet med Sild og afgaaet i Ballast, 100 Spd. samt for 1 Fart. drægt. 76 R.:L., ligeledes ankommet med Sild, men afgaaet med Trælast, 112 Spd.

3. Finske Havne. 2 Fartøier ankomne i Ballast til Åbo og Borgå og afgaaede derfra med Trælast, drægt. tilsammen 301 R.:L. betalte i Skibs- og Ladningsudgifter 0,97 Spd. pr. R.:L.

4. Russiske Havne. 3 Arkangel ere disse Udgifter betydelige, idet de nemlig for 2 Fartøier, drægt. 199 R.:L., med Ballast ind og Trælast ud udgjorde 2,7 Spd. pr. R.:L. og for 1 drægt. 61 R.:L., der ligeledes ankom i Ballast, men indtog en Ladning Hamp, ikke mindre end 3,64 Spd. pr. R.:L. For Fartøier, der ankom

med Kul og afgift i Ballast, udgjorde disse Udgifter i Riga (3 Fart) 1,4 Spd. og i Cronstadt (1 Fart.) 0,8 Spd. pr. R.-L. For Odessa findes fortiden kun Opgave over 1 Fartst Ball. ind, Korn ud), hvis Skibs- og Ladningsudgifter udgjorde 0,75 Spd. pr. R.-L.

5. Danmark. 2 Fartøier, drægt. 598 R.-L., ankomne til Kjøbenhavn med Ris fra Ostindien og Guano fra Chincasøerne havde en Udgift af 2 Spd. pr. R.-L.; 11 Fartøier drægt. 1900 R.-L., der anløb Helsingør paa Veien til eller fra Østersøen, havde en Udgift af 0,11 Spd. pr. R.-L.

6. I Holland vare disse Udgifter for 18 Fartøier, drægt. 2,735 R.-L., der ankom med Trælast og afgift i Ballast, gennemsnitlig 1,8 Spd. pr. R.-L., heraf i Amsterdam 1,7 Spd., i Nieuwediep 2,1 Spd., i Dordrecht 1,65 Spd. og i Purmerende 1,4 Spd.

7. I Antwerpen var Udgiften for 1 Fartøi 2,3 Spd. pr. R.-L., i Ostende derimod kun 1,1 Spd.

8. Storbritanien og Irland. 72 Fartøier drægtige 14,139 R.-L., der ankom med Ladning og afgift i Ballast, havde af heromhandlede Udgifter tilsammen udbetalt 23,204 Spd. eller i Gjennemsnit 1,64 Spd. pr. R.-L.; heraf i London for Trælastladninger 1,66 Spd. og for Stykgodsladninger (i 2 Tilfælde) 2,5 Spd.; i Rochester, Fareham, Ipswich og endel andre Havne 1,26 Spd.; i Hull (2 Fart.) 0,8 Spd.,

i Bristol (2 Fart.) 2,1 Spd., i Fleetwood (2 Fart.) 2,0 Spd., i Dundee for 2 Trælastladninger 1,0 Spd. og for 1 Ladning Hamp 1,3 Spd., i Aberdeen (1 Fart.) 1,0 Spd., i Grenock for en Ladning Sukker 5,6 Spd. (?), i Cork (4 Fart.) 1,34 Spd. og i Newry (Irland) (1 Fart.) 1,2 Spd. pr. R.:L.

For 11 Fartøier drægtig 2213 R.:L., ankomne i Ballast og afgaede med Ladninger (3: hovedsagelig Kul) udgjorde Udgifterne 2834 Spd. eller 1,28 Spd. pr. R.:L., heraf i Newcastle (5 Fart.) 1,22 Spd., i Cardiff (3 Fart.) 1,28 Spd. og i Newport (2 Fart.) 1,56 Spd.

5 Fartøier drægtige 649 R.:L., der baade ankom og afgik med Ladning, havde i Newcastle, Liverpool og Sunderland en Udgift 1265 Spd. eller henimod 2 Spd. pr. R.:L.

9. Frankrige. Her haves Opgaver for 37 norske Fartøier drægtige 5414 R.:L., der ankom med Trælast og afgik i Ballast; disse havde af heromhandlede Udgifter et samlet Beløb af 6179 Spd. eller 1,14 Spd. pr. R.:L., heraf i Dunquerque for 2 Trælastladninger 1,0 Spd., for 1 Ladning Hamp derimod 1,5 Spd.; i Calais, St. Valery, Dieppe, Boulogne, Honfleur, Havre, St. Nazaire og Rochefort — overalt omkring 1,1 Spd. pr. R.:L.; i La Rochelle (6 Fart.) kun 0,87 Spd., i Nizza for 1 Kul-ladning 0,8 Spd. og i Bona (Algier) for 1 Ladning Trælast endog kun 0,55 Spd., men i

Bordeaux (5 Fart.) 1,47 Spd. og i Marseilles for 1 Ladning Kaffe endog 3,16 Spd. pr. R.-L.

10. Spanien, Portugal, Italien og Østerrige. Her er der alene indkommet faa og spredte Dpgaver, paa hvilke man ikke kan bygge meget. Et Fartøi ankommet med Trælast til Tuba og Denia og afgaaet derfra i Ballast havde en Udgift af 1,3 Spd. pr. R.-L.; for 2 Fartøier ankomne i Ballast til Torrevieja og Cadix og afgaaede derfra med Salt, beløb Udgifterne sig til 0,58 Spd. pr. R.-L.; 1 Fartøi, der ankom og afgik med Ladning, havde i Cadix en Udgift af 1,6 Spd., et andet ligesaa 2,0 Spd. 3 St. Uebes udgjorde Udgifterne 1,2 Spd. (Ballast og Salt); i Porto (Hvede og Ballast) 1,75 Spd. pr. R.-L.; i Neapel (Fisk ind, Ballast ud) 1,45 Spd., do (Kul ind, Mais ud) 1,40 Spd.; i Gallipoli, Messina, Trapani for enkelt Ladning ind eller ud omkring 1,2 Spd.; i Triest (Harpix ind, Mel ud) 1,6 Spd.

11. Tyrkiet og Ægypten. 2 Fartøier drægt. 493 R.-L. ankomne til Constantinopel med Kul og afgaaede derfra i Ballast, havde en Udgift af 1,3 Spd. pr. R.-L.; de samme Fartøier anløb Constantinopel paa Reisen fra Sortehavet og betalte da 0,33 Spd. pr. R.-L. 3 Salonica og Kustenbje var Udgifterne for 2 Fartøier ankomne i Ballast og afgaaede med Korn henholdsvis 0,17 Spd. (?) og 0,48 Spd. pr. R.-L.; i Port Said (Kul ind og Ballast ud) 0,52 Spd. pr. R.-L. 1 Fartøi, drægtig

335 R.:L., der ankom med Kulladning til Alexandria og deraf afgik i Ballast til Roustendje, hvor det indtog Korn, anløbende Constantino-pel saavel paa Opturen som paa Nedturen, havde følgende Skibsudgifter: i Alexandrien 383 Spd., i Roustendje 194 Spd., i Constantinopel paa Opturen 216 Spd. (hvoraf Bugsering 158 Spd.) og paa Nedturen 60 Spd.

12. Transatlantiske Havne. De faa Opgaver, som her gives, give følgende Resultater: Athab (1 Fartøi, Ball. og Ris) 1,66 Spd., Chincasøerne (1 Fart.) 2,9 Spd., Montevideo (2 Fartøier, Kul og Stykgods ind, Ballast ud) 1,6 Spd., Rio Janeiro for 1 Fartøi (Kul og Ball.) 1,68 Spd., for et andet med samme Ladning derimod 4,7 Spd., Rio Grande (1 Fartøi, Salt ind og lidt Stykgods ud) 4,9 Spd. pr. R.:L., Bahia, samme Fartøi: lidt Stykgods ind, Sukker ud, 3,05 Spd., et andet Fartøi, der ankom med Mel og afgik med Sukker: 4,65 Spd., Pernambuco (1 Fart., Ballast ind og Bomuld ud) 2,4 Spd., Barbados (1 Fart., Ball. og Sukker) 2,75 Spd., Havana (5 Fartøier med Fisk ind og Sukker ud) 7,0 Spd. pr. R.:L., Newyork (1 Fart., Sukker ind, Hvede ud) 4,8 Spd. pr. R.:L., Boston (1 Fart., Jernbaneskinner ind, Stykgods ud) 3,9 Spd., Røvel (3 Fartøier, Ballast og Trælast) 2,2 Spd., do. for et Fartøi, ankommet med Emigranter og afgaaet med Trælast, 3,3 Spd., Miramichi (2 Fart.) 1,86 Spd., Metis og Rimoussi (1 Far-

tøi) 0,42 Spd. og Saguenay (1 Fartøi) 1,8 Spd. pr. R.-L.

Som det vil sees, ere de ovenfor meddelte Opgaver kun faa og spredte, men hvis de i Søfartsbedriften interesserede fremdeles ville yde disse Undersøgelser sin Bistand, ville Antallet af Erfaringer øges Aar for Aar, og man vil efterhaanden faa et fuldstændigere Resultat. Allerede de nu indsamlede Opgaver formenes at være tilstrækkelige til, at man kan danne sig et omtrentligt Skjøn over det samlede Beløb af de norske Fartøiers Skibs- og Ladningsudgifter ved Skibsfarten paa Udlandet. Det maa nemlig lægges Mærke til, at der for de norske, svenske, hollandske, engelske og franske Havnes Bedkommende haves saavidt mange Opgaver, at det gennemsnitlige Forhold nogenlunde kan bestemmes, og naar man for disse Landes Bedkommende kommer til et tilnærmelsesvis rigtigt Resultat, faa vil Totalsummen blive nogenlunde rigtig, om der end i Enkelthederne kan være taget adskillig fejl; thi Skibsudgifterne i disse Lande udgjøre omtrent  $\frac{7}{10}$  af det hele Beløb.

For Aaret 1868 er der ved Hjælp af disse Opgaver anstillet en Beregning over det samlede Beløb af de norske Fartøiers Skibsudgifter for hver enkelt Land, hvilket har givet til Resultat et samlet Udgiftsbeløb af 3,438,000 Spd. eller noget over 23 pCt. af den optjente Bruttofragt.

Til omtrentlig det samme Resultat (3,379,000 Spd.) er man i Skibsfartsstatistikken for 1868 kommet ved en ganske forskjellig mere summarisk Beregningsmaade. Derimod afvige Beregningerne ikke ubetydeligt, forsaavidt angaar Fordelingen af disse Skibsudgifter mellem norske og fremmede Havne, idet efter den detaljerede Beregning 636,000 Spd., efter den summariske Beregning derimod 730—740,000 Spd. skulde falde paa Udgifterne i Norge.

Efter den Maade, hvorpaa sidstnævnte Beregning er bleven udført, er det rimeligt, at Resultatet af den detaillerede Beregning, der støtter sig til de for Aaret 1869 indkomne fuldstændigere Opgaver, er det rigtige.

---

Fartøiernes Vedligeholdelse er en Udgiftspost af særdeles stor Betydning og kan i saa Henseende fuldt vel stilles ved Siden af de i forrige Afsnit omhandlede Havneudgifter. Taget i den videste Forstand henhører under Vedligeholdelsesudgifter ikke alene de sædvanlige hvert Aar foresaldende Anstæffelser af nye Seil og Tougverk, samt Udgifter til Maling, Tjære, Drev osv., men ogsaa de snart efter kortere snart efter længere Tid nødvendige saakaldte Paalæg, saasom nyt Dæk, Master, Metalhud, større og mindre Reparationer, hvad enten disse ere foranledigede ved Søskade eller ved almindelig Slitage og Værdiforringelse. Herunder høre ogsaa de Skibet vedkommende Assuransoudgifter; thi



de ved disse Udgifter tilveiebragte Erstatningsbe-  
løb anvendes saagodtsom uden Undtagelse enten  
til Anskaffelse af nye Fartøier i de tabtes Sted  
eller i Tilfælde af Havari til Skadens Udbe-  
bring.

I Tabellen paa næste Side vil man finde sam-  
menstillet Resultatet af de for Aarene 1867—  
1869 indkomne Oplysninger, omfattende et sam-  
let Antal af 153 Fartøier (se Tabellen).

I pCt. af Fartøiernes Værdi udgjorde:

	pCt.	pCt.	pCt.	pCt.
	a.	b.	c.	d.
1. Alm. Vedligeholdelse . . . . .	5,9	5,2	5,4	6,0
2. Paalæg . . . . .	0,9	3,1	1,1	0,6
3. Værdiforringelse . . . . .	2,4	1,1	2,6	6,1
4. Havarier, Erstatningen fradraget . . . . .	0,5	0,6	0,8	0,4
5. Assurance af Fartøiet . . . . .	4,1	4,9	4,2	5,2
	<hr/>			
	Salt 13,8	14,9	14,1	18,3

Til Bedømmelse af, hvorvidt det for her-  
omhandlede Fartøier fremkomne Resultat tør be-  
trages som udtrykkende det almindelige Forhold  
for vore Handelsfartøier overhovedet, hid sættes  
følgende Bemærkninger med Hensyn til de enkelte  
Udgiftsposter.

1. De saakaldte "almindelige Vedli-  
geholdelsesudgifter" skulde ifølge ovenstaa-  
ende Opgave variere fra 5,2 pCt. for Røbeek  
og Arkangelfarten til 6,0 pCt. for den over-  
søiske Fart. At der ikke er større Forskjel, synes



at bestyrte den Mening, at Resultatet stemmer nogenlunde med det sædvanlige Forhold.

Denne Slutning vinder i Sikkerhed, naar man ser hen til følgende Opgave over Procentforholdet i de enkelte Aar, for hvilke Opgave habes:

Fortøier bestjæftigede ved:	1867	1868	1869
	pCt.	pCt.	pCt.
Trælastfart paa Norge . . .	6,6	5,0	6,7
— — — Østersøen. . . . .	6,6	5,3	5,4
— — — Arkangel og Onega	5,1	4,3	5,5
— — — Kvetek etc. . . . .	5,8	5,0	5,5
Fart paa Middelhavet og det			
forte Hav . . . . .	6,3	4,5	4,4
Oversjøist Fart . . . . .	7,3	8,2	4,7

I det Hele taget viser der sig her en langt større Regelmæssighed, end man paa Forhaand kunde vente, naar hensees til, at Opgaverne kun angaa et mindre Antal Fartøier. Herfra gjør dog den oversjøiste Fart en Undtagelse, idet de almindelige Vedligeholdelsesudgifter i 1869 for et Antal af 16 Fartøier udgjorde 4,7 pCt. mod 7—8 pCt. i de to foregaaende Aar for et Antal af 17 Fartøier. Maaske Aarsagen til, at disse Udgifter for Aaret 1869 viser sig saa betydeligt ringere end for de foregaaende Aar, ligger deri, at vedkommende Fartøier have været nye og saaledes i god Stand; Gjennemsnitsværdien pr. Rom.-Læst var nemlig i 1869 97 Spd., men i 1867 kun 71 Spd. eller, naar man undtager 3 større Fartøier bestjæftigede i Mahognifarten,

89 Spd. Men om end dette tilbøls kan forklare Forholdet mellem 1867 og 1869, saa bliver dog Forskjellen mellem sidstnævnte Aar og 1868 lige paafaldende, idet Fartøiernes gennemsnitlige Værdi pr. Rom.-Læst i dette Aar udgjorde ikke mindre end 100 Spd. Det bør imidlertid bemærkes, at enkelte af Opgaverne for 1868 synes at antyde, at Slitage her har været medregnet til de almindelige Vedligeholdelsesudgifter \*). Gennemsnitstallet for alle 3 Aar, nemlig 6 pCt. synes at være rimeligt naar man tager i Betragtning Fartens Bestaffenhed og Farttidens Længde.

Forøvrigt vil det indsees, at Grænsen mellem "almindelige Vedligeholdelsesudgifter" og Paalæg ikke kan være skarp.

2 & 3. De større eller mindre Reparationer, Nyanskaffelser m. m., som ovenfor ere indbefattede under Fællesbenævnelsen Paalæg, ere efter Sagens Natur en meget væglende Størrelse

---

\*) I Schemaet for 1867 var der foreskrevet, at Slitage skulde medtages i de almindelige Vedligeholdelsesudgifter; naget der i de senere Schemata forjaavidt blev gjort en Forandring, er det dog ikke urimeligt, at endel Opgaver for 1868 ere blevne affattede paa samme Maade, som for 1867. Forøvrigt har man i Henseende til de ovenfor meddelte Oplysninger foretaget de nødvendige Forandringer i Opgaverne for 1867, for at bringe dem i Samklang med Opgaverne for de senere Aar.

fra det ene Aar til det andet. Denne Del af Bedligeholdelsesudgifterne behandles hensigtsmæssigt i Forbindelse med den 3die Post, Værdiforringelse eller Slitage, da det netop er den aarlige Slitage, som fra Tid til anden nødvendigvis gjør Paalægget, og da dette i enkelte Aar kan være saa stort, at Fartøiets Værdi ikke alene ikke formindskes, men tværtimod forøges. Det er klart, at det til en rigtig Vurdering af Skibsfartens Nettoudbytte er af Bigtighed at holde nøiagtigt Regnskab med heromhandlede Poster; men man støder i saa Henseende paa ikke ubetydelige Vanskeligheder. Slitagen paa et Fartøj kan være meget forskjellig efter Seiladsens og Fartøiets egen Beskaffenhed, og afhænger desuden i en ikke liden Grad af den Omhyggelighed, der anvendes i Henseende til den almindelige Bedligeholdelse. At tagere, hvad Fartøiet kan være værd ved Aarets Begyndelse og ved Aarets Slutning, er visse ingen let Sag, ikke at tale om, at Værdien kan stige eller falde paa Grund af Konjunkturerne uanset Slitagen — en Faktor i Regnskabet, som ved Opgjør over Skibsfartsudbyttet i ethvert Fald bør stilles i en egen Klasse. I de Opgaver, som vedkommende Schema indeholde over Fartøiernes Værdi ved Aarets Begyndelse og ved dets Slutning, er Værdien i Regelen angivet i Overensstemmelse med Aksuransetaxten, og forsaavidt der altsaa ikke netop i Aarets Løb er skeet Tærtnefsættelse, er Værdien ved Regnskabsaarets Begyndelse og Ende i Re-

gelen bleven opført med samme Beløb, medens der omvendt for de Fartøiers Bedkommende, der i Aarets Løb have undergaaet Tægtmedsættelse, viser sig en større Værdiforringelse end den virkelige. Det maa imidlertid bemærkes, at denne Posteringsmaade uagtet dens Mangler, dog vil lede til et i det Væsentlige rigtigt Resultat, dersom man har et tilstrækkeligt Antal Opgaver at bygge paa, idet nemlig Feilene i den ene Retning omtrentlig vil opveie Feilene i den anden Retning. Fremdeles maa det i Henseende til heromhandlede Opgaver anføres, at ialfald endel af dem tydeligvis gjælde den i Aarets Løb indtraadte Værdiforringelse, saa at det samlede Resultat turde vise sig ikke at fjerne sig ret meget fra det virkelige Forhold.

For Værdiforringelse og Paalæg skulde det ifølge de modtagne Opgaver være nødvendigt at afsætte udenfor de almindelige Bedligholdelsesudgifter, følgende Beløb:

for Fartøier beskæftigede ved:

1. Trælaskifart fra Norge og Østersøen 3,3 pCt.
2. ——— Hvidehavet og Kanada 4,2 —
3. Fart paa Middelhøvet og det sorte  
Hav . . . . . 3,7 —
4. Oversjøisk Fart (Kanadafarten undt.) 6,7 —

Naar det overveies, at de i den oversjøiske Fart beskæftigede Fartøier fare hele Aaret rundt og for en stor Del i de tropiske Egne, foruden at de ere kostbare og fra Tid til anden maa undergives en betydeligere Reparation for at

holde Skibet i Klassen A 1, vil det ovenangivne Forhold mellem de forskellige Fragtrater ikke findes urimeligt.

Med Hensyn til den under No. 4 anførte Post, Havariudgifter, kan det ikke ventes, at et saa lidet Antal Opgaver skal kunne give sikre Resultater. At der i det Store taget hersker en vis Regelmæssighed i Henseende til Antallet af Havaritilfælde og Beløbet af den derved forvoldte Skade, stadfæstes af Erfaringen fra Assuransforeningerne; det er her de samme Aarsager, (s: fornemmelig Farvandets, Veirets og Fartøernes egen Bestaffenhed i Forbindelse med Førrernes større eller mindre Duelighed) — der Aar efter Aar gjøre sig gjældende og fremkalde de samme Virkninger.

Det er en bekjendt Sag, at Assuransforeningerne ikke erstatte de ved Havarier forvoldte Udgifter fuldt ud, idet dels mindre Skade ikke er Gjenstand for Erstatning og det dels er sædvanligt at afbrage et vist Beløb for Forskjellen mellem gammelt og nyt (sædvanlig  $\frac{1}{3}$  og for Metalhud gjerne  $\frac{1}{5}$  aarligt Afdrag, regnet fra den Tid, da den blev anskaffet, med endel nærmere Bestemmelser efter Tilfældenes forskellige Bestaffenhed).

Nedenstaaende Opgave viser saavel de samlede Havariudgifter som den Del deraf, der er bleven erstattet for de 153 Fartøier, hvorom der her er Tale:

Fartøier bestjæftigebede ved:	Procenter af Fartøiernes Værdi:		
	Samlede Havarieudgifter	Heraf er: Stattet	Igen
Trælastfart fra Norge . . . . .	0,9	0,4	0,5
Do. fra Østersøen . . . . .	0,9	0,4	0,4
Do. fra Arkangel og Onega (9 Fartøier) . . . . .	—	—	—
Do. fra Kanada . . . . .	3,3	2,5	0,8
Fart paa Middelhavet og det sorte Hav . . . . .	1,4	0,6	0,8
Oversøisk Fart . . . . .	1,0	0,6	0,4
Overhovedet:	1,2	0,7	0,5.

Det samlede Antal Havarier, der faldt paa heromhandlede 153 Fartøier, udgjorde 27 til et samlet Beløb af 18,296 Spd., hvoraf de 10,690 Spd. bleve erstatte. I Forhold til Fartøiernes Antal gjorde altsaa 18 pCt. eller næsten hvert 5te Fartøi i Aarets Løb et større eller mindre Havarie. Hermed kan sammenholdes Resultaterne af Skibssassurancesforeningernes Regnskaber for Aarene 1868 og 1869, der udbi et samlet Antal Havarier af 738 i førstnævnte og 873 i sidstnævnte Aar, medens Antallet af de i Foreningerne forsikrede Skibe udgjorde henholdsvis 4,334 og 4,591; Procentforholdet var i 1867: 17 og i 1869: 19, altsaa i Gjennemsnit netop det samme som viste sig for de 153 Fartøier, som nærværende Meddelelser omfatte.



Skibsassurancesforeningernes Regnskaber give ogsaa Anledning til en anden Sammenligning; i de fleste af dem findes nemlig oplyst ikke alene Antallet af Havarier, men ogsaa det for disse udbetalte Erstatningsbeløb, og det viser sig da, at der paa 548 Havarier falder en samlet Erstatningssum af 161,530 Spd., hvilket gjør 295 Spd. i Gjennemsnit for hvert Havari. Resultatet af de frivillige Skibsfartsopgaver giver en Erstatningssum af 396 Spd. i Middeltal for hvert Havari, men heri er indbefattet 4 større Havarier (hvert i Gjennemsnit paa 1,417 Spd., hvoraf 1,060 Spd. erstatte) for Fartøier beskæftigede i Kanadafarten, hvilket maa betragtes som et Undtagelsesforhold, da Antallet Havarier her udgjorde ikke mindre end 29 pCt. af det samlede Antal Skibe beskæftigede i denne Fart. Tager man tilbørligt Hensyn hertil, vil det findes, at begge Opgaver samstemme i det Resultat, at den midlere Erstatningssum for et Havari ikke fjerner sig ret meget fra 300 Spd.

Heraf synes man videre at kunne slutte, at den ikke erstatte Del af Havariudgifterne heller ikke fjerner sig synderligt fra det ovenfor beregnede Beløb nemlig overhovedet  $\frac{1}{2}$  pCt. af Fartøiernes Værdi.

5. Assuransendgifterne ere i Opgaverne for 1867—1869 meddelte underet for Skib og Fragt, og det lader sig derfor ikke med Sikkerhed afgjøre, hvormed det der falder paa Skibet alene. De i Begyndelsen af dette Afsnit særskilt

for Fragtasfuranse beregnede Beløb ere dels byggede paa de for Aaret 1870 enkeltvis indkomne Opgaver, dels paa de Antydninger, som de tidligere Opgaver have indeholdt desangaaende. Hvorvidt de derved fremkomne Resultater holde Stik, derom vil man kunne overbevise sig ved at sammenligne dem med det gennemsnitlige Beløb af de i Assuransforeningerne erlagte Præmier, der for 1868 og 1869 udgjorde, som følger:

## a) Christiania, Dram-

mens, Tønsbergs,

Skeensfjordens, 1868. 1869.

Arendals og andre Spd. Spd.

østlandske Forenin-

ger:

Forsikret Kapital . 21,437,800 22,456,600

Præmie\*) . . . . 810,200 917,400

Tilskud . . . . . 13,400 52,000

Procent af Præmie . 3,8 pCt. 4,1 pCt.

Do. med Tillæg af

Tilskudet . . . . 3,9 " 4,3 "

## b) Stavanger, Ber-

gen og Tromsø:

Forsikret Kapital . 2,273,700 2,534,000

Præmie\*) . . . . . 122,500 145,500

Overskud . . ca. 52,000 ca. 62,600

Procent af Præmie . 5,4 pCt. 5,7 pCt.

Do. med Fradrag af

Overskudet . . . . 3,1 " 3,3 "

---

\*) med Fradrag af Risiko og Reassuranse.

For de i det Søndenfjeldske hjemmehørende Fartøier har altsaa Assuransen i 1868 og 1869 gjennemsnitlig kostet 4,1 pCt., hvilket ganske godt stemmer med det ovenfor angivne Resultat (4,1 pCt. for Fartøier beskæftigede i Trælastfart fra Norge og Østersøen og 4,9 for Arkangel og Kvebefarten). Derimod kunde de billige Udgifter for Stavanger og Bergens Assuransforeninger (nemlig 3,2 pCt.) synes at antyde, at de for Middelhavsfarten og den oversjøiske Fragtfart opgivne Assuransudgifter (nemlig henholdsvis 4,2 og 5,2 pCt.) skulde være forhøje; thi netop Stavanger og Bergens Handelsflaade er hovedsagelig beskæftiget i de nævnte Fragtruter. Men uagtet jeg for Diebliffet ikke kan forklare Grunden til den paapegede Uoverensstemmelse, maa jeg dog i Henhold til de i det Hele foreliggende Oplysninger antage, at de gjennemsnitlige Assuransudgifter for Fartøier, beskæftiget i Middelhavs- og Sortehavsfarten, ikke er lavere end 4 pCt., og for den oversjøiske Fragtfart ikke lavere end 5 pCt. Her at gjøre nærmere Rede for Skibsassurancevesenet, vilde føre for langt; kun skal jeg i denne Forbindelse med Hensyn til Fragtassuransen bemærke, at denne endnu er forholdsvis sjelden, hvad de korte Fragtruter angaar, temmelig hyppig derimod i Østersøfarten, ligesom det for de længere Fragtruters Bedkommende turde være Undtagelse, at Fragten ikke er assureret. Hvad Fartøierne selv angaar, da ere vist-

not saagodisom alle forsikrede i en eller anden gjensidig Skibssassuransforening.

Som Hovedresultatet af foranstaaende Dplysninger fremgaar, at de samlede Vedligeholdelsesudgifter — disse taget i videst Forstand — udgjøre omtrent 14 pCt. af Fartøiernes Værdi, undtagen for Skibe bestjæftigede i den oversjøiske Fragtfart, hvor disse Udgifter skulde beløbe sig til 18 pCt. aarlig; fratrækkes Assuransseudgifterne, bliver Procentforholdet henholdsvis 10 og 13. Det vil af de anførte Bemærkninger sees, at dette Resultat vistnok i flere Henseender tiltænger at støttes ved yderligere Dplysninger, medens det paa den anden Side maa fremhæves, at de allerede tilveiebragte Opgaver ere saavidt samstemmende, baade indbyrdes og med andre Data, at man ialfald til en vis Grad kan bygge derpaa.

Skibsførernes Hyre. — Denne Udgiftspost kan sees fra to forskjellige Sider: fra Rederiets og fra Skipperens.

Ved første Dietast ser det ud, som om disse Interesser ere hinanden modstridende; men ved nærmere Betragtning falder den tilsyneladende Strid bort, idet Skibsrederen staar sig meget vel paa at betale en dygtig Skibsfører en højere Løn end den sædvanlige, medens det

figer sig selv, at en Afslønning, der i altfor høj Grad vilde forminde Negeriets Indtægter, ikke i Længden kan holde sig.

Man kan sige, at dette Fællesskab i Interesse har fundet sit Udtryk i Lønningsmaaden, forsaavidt det nemlig er meget almindeligt, at Skipperen foruden en fast Maanedshyre (f. Ex. Spd.) erholder 5 pCt. af Bruttofragten (den saakaldte Kaplaken); undertiden bestaar Skipperens hele Hyre i Procenter af Fragten, fra 6 pCt. ligetil 10 pCt., i andre Tilfælde, navnlig i kortere Ruter mellem Norge og Holland eller England osv. har Skipperen istedetfor Maanedshyre en forud bestemt Sum for hver Reise. I alle disse Tilfælde bliver Skipperens Interesse mere sammenknyttet med Negeriets, end om den hele Hyre havde udgjort et vist Beløb for hver Maaned. Det forekommer mig dog, at der kunde være fuld Grund til at gaa endnu et Skridt videre i samme Retning, nemlig ved at lade Skipperens Løn for endel bestaa i en vis Andel (f. Ex. 10 pCt.) af Nettoudbyttet. Thi dettes Størrelse afhænger i ikke mindre Grad af den Dygtighed, hvormed Skibets hele Økonomi stjøttes, end af den optjente Bruttofragt, og det vilde ikke være mere end billigt, om den Skibsfører, der ved forstandigt Indkjøb af Proviant og andre Skibsfornødenheder, ved Forsynlighed og Omhyggelighed i det Hele havde bragt Skibsudgifterne ned, derfor fik en passende Godtgjørelse i Form af Andel i Nettoud-

bhyttet. Og det er overflødig at sige, at det ikke vilde være til Nederiets Skade.

At den her fremsatte Tanke ikke er fremmed, det kan blandt andet godtgjøres ved det ikke sjældent forekommende Tilfælde, at Skibsføreren eier en Part i det Fartøj, han fører; thi det er øiensynligt, at en saadan Ordning ialfald for endel har været fremkaldt ved Ønsket om at knytte Skipperen til Fartøjet ved et stærkere Bånd end det sædvanlige. Endnu bestemtere fremtræder imidlertid den samme Tanke i den Form, at enkelte Nederier have truffet den Overenskomst med sine Skipperne, at disse skulle faa en vis Part i Fartøjet, naar dette har betalt sig. Denne Lønningsmaade har imidlertid den Ulempe ved sig, at Skipperen let kan fristes til at anvende mere end nødvendigt for at holde Skibet i den bedst mulige Stand, naar den Tid nærmer sig, da Parten skal overlades ham. Det ligefremmeste og for begge Parter behageligste synes mig derfor at være dette, at Skipperen aarlig fik en Andel i Nettoudbhyttet, og det skulde undre mig, om det ikke allerede var forsøgt.

I Forhold til Bruttofragtens Beløb udgjorde Skipperhyren for de 159 Fartøjer, for hvilke Opgaver foreligge, i Aarene 1867—69, i Gjennemsnit 7,8 pCt. For hver Maaned af Fartiden fortjente Skipperne gjennemsnitlig 57 Spd., hvilket for en Farttid af  $8\frac{1}{2}$  Maaned gjør 485 Spd. aarlig foruden fri Fortæring ombord og hvad der maatte være Anledning til at tjene

Resten af Aaret. Herved bør dog mærkes, at saavel Procentforholdet til Bruttofragten som Skippernes Maanedsførtjeneste er meget forskjellig efter Fartøiernes Størrelse, og at det nysangførte Gjennemsnitstal ikke udtrykker Middeltallet for den hele norske Skibsfart, eftersom de Fartøier, for hvilke de heromhandlede Opgaver findes, gennemsnitlig ere over Middelsstørrelsen.

Følgende Tabel viser Skipperhyrernes Beløb for Fartøier af forskjellig Størrelse:

Fartøier drægtige:	under 50 R.-L.	fra 50—100 R.-L.	fra 100 —200 R.-L.	over 200 R.-L.
Antal Fartøier, for hvilke Opgave findes	6	44	77	36
Disses Gjennemsnitsdrægtighed R.-L. .	36	83	150	289
Skippernes Maanedsførtjeneste Spd.	33	44	55	82
Do. i Procenter af Bruttofragten pCt.	11.0	8.8	8.3	6.8

Man ser, hvormeget højere Skippernes Førtjeneste er ved de større Fartøier, hvor ogsaa Reberiets Udlæg til Skipperhyre i Forhold til Bruttofragten er mindst.

Undersøger man, hvorledes Hyrerne stille sig for Fartøier af samme Størrelse, men hys-

seisatte i forstjellige Fragtruter, vil man finde, at Forskjellen i det Hele ikke er stor, skjønt Hyrerne paa de fjernere Farvande, navnlig ved Fart paa Asien og Amerika er forholdsvis høiere end ellers. Enkelte Skippere have i Løbet af et Aar tjent sine 1,000 Spd. kontant; men da har Fartøierne rigtignok været meget store. For Skippere beskjæftigede i den almindelige Trælastfart, hvor Fartøierne i Regelen have en Drægtighed af omtrent 150 R. Læster, kan Aarsindtægten neppe ansættes høiere end til 450—500 Spd., Provianten iberegnet, idet Farttiden er  $7\frac{1}{2}$ —8 Maaneder.

Mandskabets Hyrer kan overhovedet ansættes til omtrent 13 pCt. af Bruttofragten, idet dog selvfølgelig Forholdet veksler efter Fartøiernes større eller mindre Læstedrægtighed. For hver Maaned af Farttiden udgjorde Gjennemsnitshyren pr. Mand omtrent 10 Spd., i Almindelighed fordelt paa følgende Maade:

1ste Styrmand	12—18 Spd.
2den Styrmand	10—15 —
Løjtnant	10—14 —
Matroser	8—10 —
Letmatroser	7—9 —
Kok	4—10 —
Skibsgut	3—5 —

Iberegnet Kostholdets Værdi kan altsaa en Matros, der farer 8 a 9 Maaneder af Aaret, derved fortjene henimod 150 Spd. og 1ste Styr-



mand henimod 200 Spd. Hvorledes vore Sø-  
mænd ere beskæftigede i den forholdsvis store  
Del af Aaret, i hvilke de fleste af dem ikke fare  
tilsøs, derom savner jeg tilstrækkelig Underretning.  
Enkelte læse til Styrmandsegamen, andre ere  
hushelfatte ved forskjelligt Haandværksarbeide,  
navnlig som Skibstømmermænd, men en stor  
Del gaar vel besvære ganske ledige. Det tør  
vel ogsaa have sine store Vanskeligheder at faa  
lønnende Beskæftigelse i den trange Vintertid,  
navnlig for Sømanden, der kun en kort Tid ad  
Gangen er hjemme; men med en god Vilje ræk-  
ter man langt.

Nogen Andel i Fartøiets Brutto- eller  
Nettoudbytte veed jeg ikke, at der er indrømmet  
Mandskabet, undtagen ved Sælhundsfangsten paa  
Nordishavet. Det turde dog fortjene Nederier-  
nes alvorlige Opmærksomhed, hvorvidt de ikke  
burde afsætte en liden Del af Nettoudbyttet til  
Mandskabet. Vistnok kan det ikke negtes, at  
Fartens heldige eller uheldige Udfald fornem-  
melig beror paa Skipperens Digtighed, og at  
Mandskabets Duellighed kun lidet vilde hjælpe,  
dersom det stortede i førstnævnte Henseende.  
Men paa den anden Side maa jeg holde mig  
overbevist om, at adskilligt ogsaa afhænger af Mand-  
skabet, navnlig af Styrmandene. Skal et Ma-  
skineri gaa godt, saa vil det nok svare Regning  
at smøre ogsaa de mindre Hjul. Det er imid-  
lertid ikke nærmest denne Side ved Sagen, som  
her staar mig for Øie, men det forekommer mig,

at et saadant Arrangement mellem Reberi og Mandskab skulde virke godt i moralsk Henseende; navnlig turde det i nogen Mon bidrage til at knytte Mandskabet fastere til Fartøi og Reberi, og dette vilde i flere Henseender være gavnligt; et stærkere personligt Vaand mellem Reberi og Mandskab turde bevare mangan en ubefæstet Sømand fra Udsteielse, Rømninger skulde blive sjældnere, Matroserne skulde faa Etiket og dets Interesser kjærere, hvad der uden Tvivl vilde være til Gavn for begge Parter.

Nu er det vistnok saa, at der i mange Tilfælde vil stille sig Hindringer imod for Gjennemførelsen af en saadan Lønningsmaade. Det er f. Ex. almindeligt ved Fartøier, der fare frem og tilbage mellem Norge og Vesteuropa, at Størstedelen af Mandskabet afmønstreres for hver Gang, Fartøiet kommer hjem til norsk Havn, idet Losning og Ladning i de fleste Tilfælde udføres billigere ved leiede Arbejdere. De afmønstrerede Matroser faa i Regelen strax Hyre med et andet Fartøi og paa den Maade kan Fartøiet skifte Besætning flere Gange om Aaret. Men ogsaa her maatte vel det samme Princip ialfald for nogen Del kunne bringes i Anvendelse, da der i Regelen dog bliver nogle igjen af den faste Stok. Imidlertid tør jeg om dette Spørgsmaal ikke udtale mig med Bestemthed, men maa anbefale Sagen til Overveielse af dem, der have mere praktisk Indsigt i Søvæsenet.

---

Proviant er, som ovenfor antydet i Virkeligheden kun en Del af Hyrerne og udgjorde i Gjennemsnit for Aarene 1867—69  $12\frac{1}{2}$  pCt. af Bruttofragten, noget mindre for de større Fartøier og noget mere for Smaafartøier. For hver Mand af Besætningen udgjorde de daglige Proviantudgifter i Gjennemsnit 32  $\text{S}$ , altsaa 8 Spd. om Maanedens. For de forskjellige Fragtruter bliver Forholdet følgende:

	Antal	Daglige Udgifter:
Fartøier beskæftigede: Tilfælde: 1867—70		
a) ved Trælastfart:		Skilling
fra Norge . . . . .	45	30—35
" Østersøen . . . . .	59	30
" Hvidehavet . . . . .	10	30
" Kanada . . . . .	18	31
b) ved anden Fart:		
paa Østersøen . . . . .	8	34
" Sortehavet . . . . .	14	34
" Middelhavet . . . . .	9	40
" Amerika m. v. . . . .	37	35
" Ostindien m. v. . . . .	6	33

Med Hensyn til de Fartøier, der ere sydsfattede ved Trælastfart fra Norge ere Beregningerne for Aarene 1867—69 usikre paa Grund af den ovenfor omtalte Sædvane at afsmønstre Mandskabet hver Gang Fartøiet ankommer til norsk Havn; dette bevirker nemlig, at endel af Farttiden maa fratrækkes ved Beregningen, men hvor stor Del, er ikke let at afgjøre. Fratrækkes

$\frac{3}{4}$  af den Tid, da Fartøiet ligger i norsk Havn, bliver Proviantudgiften pr. Mand 33  $\text{ß}$  daglig for Aarene 1867—69, medens direkte Opgaver for 12 Fartøier over hvad der er medgaaet daglig for hver Mand i Aaret 1870, viser en gennemsnittlig Udgift af 31  $\text{ß}$ . Overhovedet synes Provianten i sidstnævnte Aar at have faldet noget billigere end i de nærmest foregaaende. Størstedelen eller omtr. 62 pCt. af Proviantindkjøbet foregaar i Udlandet, idet Forholdet ved de forskjellige Fragtruter stille sig omtrent paa følgende Maade: ved Trælastfart fra Norge 28 pCt., ved do. fra Østersøen 72 pCt., ved Kvebekfarter 65 pCt. osv. For Fartøier, der fare paa Østersøen, er Helsingør et meget søgt Provianteringssted.

Der er endnu et Par Udgiftsposter, som ikke ere omhandlede i det Foregaaende, nemlig Udgifterne ved Fragtflutningen eller den af vedkommende Mægler beregnede Godtgjørelse for Assistance ved Fragtkontraktens Istandbringelse, samt den saakaldte Adressekommission der er en vis Andel af Fragten, som tilfalder Udfiber eller Ladningsmodtager. Sidstnævnte Afkortning i Fragten er dog, saavidt vides, i det Hele ikke almindelig undtagen i de russiske og franske Havne. Undertiden bortfalder ogsaa Fragtflutningsomkostningerne derved, at ingen Mægler benyttes, hvad der navnlig hænder ved Befragtninger fra Norge, hvor det ogsaa ofte er Tilfældet, at Udfiber og Skibsreder er samme

Person. Udtrykt i Procenter af Bruttofragten udgjorde de heromhandlede Udgiftsposter for Fartøier beskæftigede i Trælastfart fra Norge gennemsnitlig 1,1 pCt., do. i Trælastfart fra Østersøen, Arkangel og Kanada 2,7—2,8 pCt., for Fartøier sysselsatte ved anden Østersøfart (Sild, Korn etc.) 1,3 pCt., ved Sortehavsfart 4,6 pCt., ved anden Middelhavsfart 3,8 pCt. ved Stykgods- og Kornfart paa Amerika 5 pCt. samt ved Ostindie- og Kinafart 6 pCt. Da endel Fartøier helt eller delvis indspare visse Udgifter, bliver Beløbet for de øvrige saameget større; herved forklares den lave Gjennemsnitsprocent for enkelte Ruter. Fragtflutningen og Adressekommissionen tilfalder næsten helt og holdent eller overhovedet for omtrent  $\frac{8}{10}$  Udlandet.

Renter og Skatter ere i nærværende Meddelelser ikke medregnede blandt Udgifterne.

Hvor stort Nettoudbytte Skibsrederiet i de senere Aar har givet af sig, er et Spørgsmaal, der ikke er let at besvare. Det er ofte vanskeligt at afgjøre for den enkelte Skibsreder, idet det Beløb, der bør sættes for Fartøiets Værdiforringelse, ikke lader sig nøiagtigt beregne, men maa ansættes efter et mere eller mindre løst Skjøn, og saameget vanskeligere synes Sagen at maatte stille sig, naar der spørges om det gennemsnitlige Udbytte af Skibsrederiet i det Hele. Imidlertid, dersom man var i Besid-

delse af et tilstrækkeligt Antal Opgaver fra forskjellige Skibsredere — et Par Hundrede om Aaret vilde formentlig være nok — skulde det maaske være lettere at bestemme Gjennemsnitsindtægten end den enkelte Skibsreders Indtægt; thi det lader sig sikrere afgjøre, hvor stor den gjennemsnitlige Værdiforringelse har været, end den Værdiforringelse, som et enkelt Fartøi har undergaaet. Til Støtte for denne Mening kan blandt andet anføres de nedenfor meddelte Resultater for de 209 Fartøier, hvis Rederier have vist det statistiske Kontor den Forekommenhed at udfylde de omdelte Schemata. Thi uagtet dette Antal jo er temmelig ringe, navnlig naar disse Fartøier fordeles paa de enkelte Aar og de enkelte Fragtruter, saa viser der sig ikke alene i det Hele taget en ganske paafaldende Regelmæssighed i Resultaterne, men disse stemme godt med de af vore Ligningskommissioner afgivne Skjøn over Skibsrederiets Udbytte.

Ifølge de 159 Skibsregnskaber, der ere blevne bearbejdede for Aarene 1867—69, fordeles Bruttofragten sig paa følgende Maade\*):

Fragtflutning og Adressekommission	3.4	pCt.
Havneudgifter og lign. Skibsudgifter	23.2	—
Vedligeholdelsesudgifter og Havariudgifter med Fradrag af Erstatning	11.6	—
Værdiforringelse . . . . .	4.5	—
Assurance af Skib og Fragt . . . . .	7.7	—
Hyrer og Proviant . . . . .	33.4	—
Rederiets Nettoudbytte . . . . .	16.2	—
Tilsammen Bruttofragt	100.0	pCt.

\*) Se Handelsstatistiken for 1869 pag. X—XV.

Den samlede ved den norske Skibsfart paa Udlandet optjente Bruttofragt er for 1869 beregnet til 16,157,000 Spd.\*) af hvilke 16,2 pCt. udgjør 2,636,000 Spd.

Ifølge de i "Statteligning i 1871 for Byerne i Norge" meddelte Vigningsregler, der dog ikke for alle større Byer give Oplysning om Indtægtsansættelsen for Skibsrederi, blev Indtægten pr. Rom.-Læst for Aaret 1870 eller rettere sagt for 1870 og de nærmest forangaaende Aar i Gjennemsnit ansat til omtrent 6,2 Spd., hvilket multipliceret med Læstedrægtigheden af den i 1869 i udenrigs Fart bestjæftigede Del af vor Handelsflaade (= 426,000 Rom.-Læster, giver et samlet Nettoudbytte af 2,641,200 Spd. Nu er det vistnok saa, at Vigningskommissionerne snarere ere tilbøjelige til at ansætte Indtægten for lavt end for høit, og man skulde altsaa antage, at Indtægten af Skibsrederi i disse Aar har overstegit 6,2 Spd. pr. Rom.-Læst; men da Aaret 1869 i det Hele var mindre gunstigt for Skibsrederiet, kan den virkelige Indtægt i dette Aar ikke have været meget over 6,2 Spd.

At begge disse forskjellige og af hinanden aldeles uafhængige Beregninger stemme saa godt overens, er naturligvis et Træf; men ligesaa uimodsigeligt er det formæntlig, at de gjensidig bestyrke hinandens Rigtighed i det Væsentlige.

Idet jeg nu gaar over til mere i det enkelte at fremstille Resultaterne af de indkomne

Uddrag af Skibsregnskaber, blandt hvilke i denne Forbindelse ogsaa de, der angaa Aaret 1870, ere medtagne, bemærkes foreløbig, at jeg har anseet det for rigtigt særskilt at oplyse, hvor stor Del af Udgifterne der er medgaaede til Fartøiernes Vedligeholdelse, (Reparation og Værdiforringelse derunder indbefattede), og det af den Grund, at denne Udgiftspost i de enkelte Tilfælde frembyder temmelig store Uregelmæssigheder fra Aar til andet.

For Fartøier beskjæftigede i Trælasterfart og i anden Fart har Udbyttet været, som følger:

Fartøier beskjæfti- gede ved:	a) Ret- toud- bytte. pCt.	b) Vedligehol- delsesudgif- ter. pCt.	Sum af a + b pCt.
1. Trælasterfart			
1867	9,3	10,1	19,4
1868	11,8	8,5	20,3
1869	10,6	10,8	21,4
1870	15,5	8,4	23,9
Gjennemsnitlig	11,8	9,5	21,3
2. Anden Fart			
1867	14,9	10,5	25,4
1868	15,1	13,9	29,0
1869	9,2	12,5	21,7
1870	15,8	11,3	27,1
Gjennemsnitlig	13,8	12,0	25,8

Regner man for Trælasterfartøierne (A) for alle Aar en konstant Vedligeholdelsesudgift af 9,5 pCt. og for de øvrige Fartøier (B) ligesaa



af 12 pCt. bliver Nettoudbyttet for hvert enkelt Aar angivet procentvis følgende:

	1867	1868	1869	1870
A	9,9	10,8	11,9	14,4
B	13,4	17,0	9,7	15,1

For de med B betegnede Fartstøier er imidlertid endnu en Berigtigelse at gjøre; paa faa Undtagelser nær ere nemlig disse Fartstøier i Fart hele Aaret igjennem, — hvor længe, kan jeg for Tiden ikke opgive med Nøiagtighed, men antager, at den gennemsnitlige Farttid maa ansættes til omtrent 11 Maanedes af Aaret. De Skibsregnskaber, hvoraf det statistiske Kontor har modtaget Uddrag, omfatte imidlertid undertiden en kortere, undertiden en længere Fartperiode, for enkelte Fartstøier over et Aar, for andre ikke et halvt Aar; den gennemsnitlige Tid, som Regnskaberne omfatte, udgjør for 1867: 9,6 Maaned, for 1868: 10,7 Maaned, for 1869: 11,6 Maaned og for 1870: 11,4 Maaned. Regner man for alle Aar en Farttid af 11 Maanedes, bliver Nettoudbyttet henholdsvis: 17,1, 17,8, 8,7 og 14,2 pCt.

Man kan altsaa antage, at Udbyttet af Trælastfarten i 1867—69 har udgjort 10 a 12 pCt., i 1870 derimod 14 a 15 pCt., og at Udbyttet af den øvrige Skibsfart i 1867 og 1868 udgjorde 17 a 18 pCt., i 1870: 14 a 15 pCt., men i 1869 alene 8 a 10 pCt.

Naar jeg nu nedenfor fremstiller Resultaterne for enkelte Fragtruter, maa det bemær-

tes, at man selvfølgelig ikke kan drage sikre Slutninger, hvor Antallet af Tilfælde er ganske ubetydeligt; hvad der her meddeles, kan maasse give Anledning til, at der senere hen indkommer flere Opgaver, navnlig for de Ruters Bedkommende, hvor Opgaverne ere mangelfulde.

1867. 1868. 1869. 1870.

1. Nettoudbytte for pCt. pCt. pCt. pCt.  
Fartøier bestjæ-  
tigelde:

a. i Trælastfart:

fra Norge . .	7.0	15.4	10.3	15.4
„ Østersøen .	7.5	10.3	10.8	13.6
„ Hvidehavet	13.7	5.0	(14.6)	(20.2)
„ Kanada . .	18.3	12.8	15.6	13.0

b. i anden Fart:

p. Sortehavet	13.9	13.7	(+ 2.0)	(13.0)
„ Middelhavet	18.0	?	(9.0)	(21.5)
„ Amerika . .	20.4	21.6	9.7	13.0

2. Den for hver Maa-  
ned af Farttiden  
optjente Brutto-  
fragt pr. R.:L.

Indgjorde: Spd. Spd. Spd. Spd.

a. Trælastfart:

fra Norge . .	4.6	6.0	4.7	5.2
„ Østersøen .	4.1	4.0	3.9	4.9
„ Hvidehavet	4.5	3.8	3.8	4.2
„ Kanada . .	3.4	3.8	4.0	3.7

b. ved anden Fart				
p. Sortehavet	4.5	4.7	3.7	3.7
„ Middelhavet	6.1	—	6.7	6.0
„ Amerika . .	5.2*)	8.1	5.7	5.4
3. Antallet af Fartøier, for hvilke Opgaver gives, udgjorde:				
a. Trælastfart:				
fra Norge . .	16	9	8	12
„ Østersøen .	7	13	26	13
„ Hvidehavet	3	5	1	1
„ Kanada . .	3	4	7	4
b. ved andenFart:				
p. Sortehavet	6	5	2	3
„ Middelhavet	5	=	2	2
„ Amerika . .	9	6	10	12

Det vil af disse Opgaver sees, at Aaret 1870 i det Hele stiller sig gunstigt for samtlige Trælaststruter, baade i og for sig og sammenlignet med de tidligere Aar; alene Kanadafarten

---

\*) At Bruttofragten pr. R.-L. for 1867 bliver saa lav og for 1868 saa høi, medens Nettoudbyttet i begge Aar er omtrent lige, kommer hovedsagelig deraf, at de Fartøier, som Opgaverne omfatte, i førstnævnte Aar væsentligen have været beskæftigede ved Mahognifart paa Belize, hvor Bruttofragten i Regelen er lav, men alligevel kan give et godt Overskud, i sidstnævnte Aar derimod ved Klippisffart paa Vestindien, hvor det omvendte er Tilfældet.

synes at have givet bedre Resultater i Aarene 1867 og 69. . Hvad den øvrige Skibsfart angaar, da synes Udbyttet saavel af Middelhavsfarten som af den transatlantiske Fragtfart i 1870 at have været mindre end sædvanligt, dog betydeligt bedre end det uheldige Aar 1869.

Gjennemsnitsudbyttet for alle fire Aar bliver for Trælastfarten fra Norge 12 pCt., for do. fra Østersøen 11 pCt., for Arkangelfarten 13 pCt., for Kanadafarten 15 pCt., for Farten med Korn og Sild paa Østersøen 16 pCt., for Sortehavsfarten 10 pCt., for den øvrige Middelhavsfart 16 pCt., for Farten paa de Forenede Stater, Vestindien og Brasilien 16 pCt., for Ostindien og Australiefarten 12 pCt.

Samtlige foranstaaende Opgaver gjelder Seilskibe. Ligeoverfor Skibsfartens nu for Tiden mest brændende Spørgsmaal: "Seil eller Damp" vilde det unegteligt have været interessant, om man kunde meddele tilsvarende Oplysninger for Dampskibenes Bedkommende. Men om jeg end for Øieblikket ikke er istand dertil, tror jeg dog i det Foregaaende at have godtgjort, at den norske Seilskibsfart i de senere Aar har lønnet sig, og at navnlig Udbyttet i 1870 maa erkjendes at være tilfredsstillende. For indværende Aar savnes Opgaver, men efter Fragt-noteringerne at dømmes skulde Udbyttet endog blive bedre end i 1870.

---

Hvilken Plads den norske Skibsfart indtager paa Verdensmarkedet vil erfares af nedenstaaende Opgave\*) over de vigtigste søfarende Nationers Handelsflaader ved Udgangen af efternævnte Aar:

a. Seilffibe og Dampffibe underet.	Tusinder af Tons.			
	1850	1860	1868	1870
Norge . . .	306	567	949	1022
Sverige . .	198	271	289	329
Danmark <sup>1)</sup> .	100	149	178	180*
Finland . .	(170)?	183	(275)*	280*
Rusland . .	(170)?	175*	184*	186*
Nordtyskland <sup>1)</sup>	542	812	997	995*
Holland . .	396	589	535	525*
Belgien . .	35	33	32	30*
Storbritanien og Irland .	3400	4659	5780	5691
Britiske Besiddelser . . .	640	1152	1456	1460
Franrike . .	688	994	1058	1000
Spanien . .	245	350	390*	380*
Portugal . .	80*	90*	92*	90*
Italien <sup>1)</sup> . .	509	588	883	900*
Østerrige <sup>1)</sup> .	212	283	323	325*
Grækenland <sup>1)</sup>	180*	256	329	330*
<hr/>				
Totalt 7,871 11,151 13,750 13,723				

\*) Hvor der er anbragt en \*, er Opgaven fremkommet ved Beregning, idet det nærmeste Aar, for hvilket Opgave findes, er taget som Udgangspunkt, og der dernæst er gjort et Tillæg eller Fradrag efter Skjøn. Hvor der er anbragt et ? eller ( ), er Opgaven bygget paa et løst Skjøn.

<sup>1)</sup> efter de nuværende Grænser.

Transport	7,871	11,151	13,750	13,723
De Forenede Stater: <sup>1)</sup>				
a) Søfibe . (1500)?	2650	1500	<sup>2)</sup> (1500)?	
b) Indsø- og Flodfibe . (2036)	2704	2852	(2900)?	
Tilsammen	11407	16505	18102	18123
Do. med Fra- drag af de ame- rifanske Indsø og Flodfibe .	9371	13801	15250	15223
b) Dampfibe.				
Norge . . .	(1)	3*	10	14
Sverige <sup>2)</sup> . .	(1)	3*	5	9
Danmark . .	1	4	10	11*
Rusland og Finland . .	(4)?	(10)?	25*	28*
Pateris	7	20	50	62

1) De nordamerikanske Opgaver for 1869 udbiise en betydelig Forminskelse i Læstetallet sammenlignet med 1868, men da der i disse Aar er foretaget en Ommaaling af Fartøjerne, er det tvivlsomt, hvorvidt nogen Forminskelse i Virkeligheden har fundet Sted, og jeg har derfor for 1870 anslaaet den nordamerikanske Handelsflaades Drægtighed omtrent som for 1868. Hvad Aaret 1850 angaar, da er Totalsummen bygget paa direkte Opgaver, Fordelingen heraf paa de i udenrigs og de i indenrigs Fart bestjæftigede derimod foretagen efter Skjøn undtagen for Dampfibenens Bedkommende.

2) Her er kun medregnet de i udenrigs Fart gaaende Dampfibe; det tilsvarende Tal for Norges Bedkommende var i 1870: 8,000 Tons. Sveriges samlede Dampfibe-flaade er omtrentlig af samme Størrelse som den norske.

Transport	7	20	50	62
Nordtyskland .	7	25	64	80
Holland . . .	4	14	22	25*
Belgien . . .	2	4	9	10*
Storbritanien og Island .	160	454	902	1114
Britiske Besid- delse . . .	19	46	75	89
Frankrige . .	14	68	135	130*
Spanien . . .	4*	15	47*	50*
Italien . . .	(7)?	15*	23	25*
Østerrige . .	10*	21	38	50
Grækenland .	—	—	6	(8)?
De Forenede Stater:				
a) Søfibe . .	45	97	222	<sup>1)</sup> (240)?
b) Indsø og Flodfibe . .	481	771	977	(1000)?
Tilsammen	760	1550	2570	2883
Do. med Fra- drag af de ame- ritanske Indsø og Flodfibe .	279	779	1593	1883

Derfom man bortser fra de Forenede Staters i Farten paa de amerikanske Indsøer og Floder beskæftigede Fartøier, hvilke ved Lov ere forbudte at deltage i den udenrigske Fart og som altsaa ikke konkurrere paa Verdensmarkedet, og fremdeles efter den almindelige Beregningsmaade ansetter et Dampfibe jævngodt med 3 Seilfibe, kommer man til det Resultat, at de ovenførnævnte Nationers Handelsflaade er steget, som følger:

---

<sup>1)</sup> Se Anm. Pag. 41.

## Beregnebe Tons.

31 Decb.:	Seilffibe.	Dampffibe.	Ialt.
1850	9,092,000	837,000	9,929,000
1860	13,022,000	2,337,000	15,359,000
1868	13,657,000	4,779,000	18,436,000
1870	13,340,000	5,649,000	18,989,000

Den aarlige Tilvæxt har udgjort i bereg-  
nebe Tons:

1851—60	+	393,000	+	150,000	+	543,000
1861—68	+	80,000	+	305,000	+	385,000
1869—70	—	160,000	+	439,000	+	279,000
eller udtrykt i Procenter af Drægtigheden:						
1851—60	+	3.7 pCt.	+	11.1 pCt.	+	4.5 pCt.
1861—68	+	0.6 —	+	10.9 —	+	2.3 —
1869—70	—	1.2 —	+	10.9 —	+	1.5 —
<hr/>						
1851—70	+	1.9 —	+	11.0 —	+	3.3 —

Man ser altsaa, at de søfarende Nationers Handelsflaader i de senere Aar have tiltaget langt mindre end i Aarene 1851—60, og at Tilvæksten navnlig i Aarene 1869—70 har været liden, hovedsagelig en Følge af den fransk-tyiske Krig i 1870, i hvilket Aar Tysklands Handelsflaade gik tilbage ligesaameget som den havde gaaet frem i Aaret 1869, og Frankriges rimeligvis ogsaa astog, thiønt Opgaver derover ikke foreligge. Den britiske Handelsflaade sees i disse Aar at være aftaget i Læstedrægtighed med 89,000 Tons, men da den samtidig har øget sin Dampflibsflaade med 212,000 Tons, har den i det Hele i Effektivitet øøget med 335,000 Tons eller



med 4,3 pCt. af dens Størelse ved Udgangen af 1868. Den norske Handelsflaade tiltog i disse Aar med 8,4 pCt., de britiske Besiddelsers med 2 pCt.

Hvad Sveriges Handelsflaade angaar, da foreligge endnu ikke Opgaver for 1870, men den har i 1869 gjort et betydeligt Tilsvang, efter i længere Tid at have været stillestaaende. \*)

Betragter man Aaraet 1861—1870, da viser det sig, at for hvert 100 beregnede Tons var den effektive Drægtighed i esternævnte Lande steget som følger:

Norge med . . . . .	+ 83 pCt.
Italien . . . . .	+ 54 —
Storbritanien . . . . .	+ 42 —
Nordtyskland . . . . .	+ 34 —
De britiske Besiddelser . . . . .	+ 32 —
Danmark . . . . .	+ 29 —
Sverige . . . . .	+ 23 —
Franrike . . . . .	+ 12 —
Holland aflaget . . . . .	— 7 —
De Forenede Staters i udenrigs Fart bestjæftigede Handelsflaade . . . . .	— 30 —
Samtlige Handelsflaader steget med	+ 24 —

Overhovedet vil man finde, at Tilvægten i den norske Handelsflaade langt har overgaaet Tilvægten i hvilken som helst an-

---

\*) Efter senere indløbne Opgaver udgjorde den ved Udgangen af 1870: 329,000 Tons og er altsaa i de sidste 2 Aar steget med ikke mindre end 16,3 pCt.

den Nations, og det, hvad enten man betragter Tidsrummet 1851—60 eller 1861—70.

Norge og Italien ere de eneste af de større søfarende Nationer, der i nogen betydelig Grad øger Antallet af sine Seilfartøier, paa samme Tid som de lade Dampskibsflaadens Udvikling i det Hele og Store taget upaaagtet. Storbritannien har siden 1865 Aar efter Aar minket sin Seilskibsflaade, medens Dampskibenes Antal snart sagt vozer for hver Dag. Den samme Udvikling foregaar, skjønt i mindre Maalestok, med Nordtysklands Handelsflaade, hvor navnlig Bremen og Hamburg i 1869 og endog i 1870 have lagt sig til flere store Dampskibe. Den eneste By, der hos os gjør Alvor af at anskaffe sig Dampskibe, er Bergen, hvor denne Spekulation navnlig i indeværende Aar har taget et betydeligt Opsving.

Vi have tidligere vist, at vore Seilfartøier i de senere Aar have gjort gode Forretninger, medens vi ikke med samme Sikkerhed tør paastaa dette om Dampskibene; ikke bestomindre hilse vi enhver Forøgelse i vor Dampflaade med Glæde, da det jo i ethvert Fald maa være en tryggere Stilling for os, at være mere forberedte paa, om fornødiges, at kaste os for Alvor ind i Dampskibsfarten, end vi nu med vor ringe Erfaring i dette Stykke ere istand til.

Inden jeg afslutter nærværende Meddelelser, skal jeg endnu hidsætte nogle Data til Belys-

ningen af Skibsfartens overordentlige Betydning for vort Folk.

Den samlede Værdi af Handelsflaaden var 1850 omtrent 7 Millioner Spd., men i 1870 henved 30 Millioner Spd. Naar dette Beløb sammenholdes med den ved Ligningsforretningerne for 1868 ansatte Formue, nemlig 200 Millioner Spd., saa viser det sig, hvilken betydelig Del af vort Lands Kapital der er anbragt i Skibe, uagtet det maa bemærkes at Ligningskommissionernes Formuesansættelse i det Hele er for lav og at Formuen siden 1868 visselig er tiltaget.

Den ved vor udenrigske Skibsfart optjente Bruttofragt beregnedes for 1863 til 11 Millioner, men for 1869 til over 16 Millioner Spd., af hvilke igjen mere end 11 Millioner kan betragtes som Udbytte af norsk Kapital og Arbejde. Indtægten af Skibsrederiet har i de sidste Aar udgjort mellem  $2\frac{1}{2}$  og 3 Millioner Spd. aarlig og de Søfarendes Fortjeneste i Hyrer og Proviant 5 a 6 Millioner. Virksomheden ved de norske Skibsværfter kan anslaaes til mindst  $2\frac{1}{2}$  Million Spd. om Aaret.

Dette er den økonomiske Side af Sagen. Der er en anden Side, som er uendeligt vigtigere, nemlig de Folks Ve og Vel, ved hvis Arbejde saamegen Rigdom strømmer ind i vort Land. Disse Tusender af norske Søfolk ere udsatte for mange Slags Fristelser, Farer og Savn, og om end det kjætte og friske ved Sømands-

livet udøver en mærkværdig Tiltrækningskraft, saa maa det dog være en alvorlig Sag og et tungt Savn for Sømanden, at han i en saa lang Tid af Aaret er nødt til at være borte fra Familie og Hjem.

Saa meget stærkere Opfordring have vi herhjemme — baade Skibsredere og andre — til at arbejde for Sømandenes Vel og da er der navnlig et Arbejde, som i den senere Tid er begyndt og allerede har baaret rige Frugter, men som kunde og burde drives i en langt større Udstrækning, nemlig Omsorgen for, at vore Søfolk i de fremmede Havne ikke savne de Goder, som Hjemmets Kirke kan byde dem.

## Indhold.

---

	Side
Havneudgifter . . . . .	1
Bedligeholdelsesudgifter, Havarier m. m. . . . .	11
Assurance. . . . .	20
Skibsførernes Hyre . . . . .	23
Mandskabets Hyrer . . . . .	27
Proviant . . . . .	30
Fragtflutning m. m. . . . .	31
Skibsredernes Nettoudbytte . . . . .	32
Norges og andre Landes Handelsflaader, Seil- skibe og Dampskibe. Slutningsbemærkninger . . . . .	40

---

