

Dübl.

Chr. Pii

Kiær:

De skandinaviske landes skibetert.

(1886)

DE SKANDINAVISKE LANDES SKIBSFART.

AF

A. N. KLÆR.

I årgangen 1882 af dette tidsskrift har forf. givet en statistisk oversigt over de skandinaviske landes *handelsflåder*. Gjenstanden for nærværende undersøgelse er skibsfartens *bevægelse*, idet vi navnlig ville fæste opmærksomheden på beskaffenheden af de transportgjenstande, der sysselsætte skibsfarten mellem de skandinaviske lande og udenrigske steder.

I året 1883 repræsenteredes de skandinaviske landes skibsfart ved følgende tal:

	Ankomne fartøier		Afgåede fartøier	
	Antal.	Ton. ¹	Antal.	Ton.
Sverige	29,130	4,460,665	27,553	4,457,877
Danmark	26,526	3,121,724	25,132	3,091,286
Norge	12,117	2,296,527	13,179	2,301,965

Dette vil med andre ord sige, at der gennemsnitlig taget hver dag ankom fra udlandet til svenske havne 80 fartøier, til danske havne 73 og til norske 33. Skibsfarten på Sverige og Danmark er således både absolut og relativt meget *livligere* end på Norge. Tager man imidlertid hensyn til fartøiernes tonnage, der jo ved denne sammenligning må tillægges størst vægt, vil man finde, at forskjellen er meget mindre og at de tre landes skibsfartsbevægelse står i et ikke særdeles meget afvigende forhold til deres folkemængde, dog således, at den er forholdsvis størst i Danmark (1,6 ton pr indb.), medens den i Norge (1,2 ton) og Sverige (knapt 1 ton) er noget mindre. Sammenlignet med de øvrige

¹ Ved ton forstås i nærv. afhandling registerton efter det Moorsomske system, der i de senere år har været gjældende i alle tre skandinaviske lande. Ved dampskibe beregnes fradraget for maskin- og kulrum i Sverige og Norge efter den tyske regel, men i Danmark efter Donauregelen, hvorfor jeg for sammenligningens skyld til de danske officielle opgaver overalt har tillagt 5 pct af dampskibstonnagen.

landes skibsfart er de skandinaviske landes *særdeles betydelig* i forhold til deres folkemængde, og der er neppe noget land, der kan opvise en forholdsvis så stor skibsfart som Danmark, hvis maritime beliggenhed da også må siges at være ualmindelig gunstig. I det hele taget er der kun meget få lande, hvis skibsfart når op til 1 ton pr indbygger; dette har jeg alene fundet at være tilfældet med Storbritannien og Irland, Holland og Grækenland samt Argentina, samtlige med omtr. 1 ton pr indbygger. De fleste lande have en betydeligt mindre skibsfartsbevægelse, således Belgien 0,7 ton, Spanien omtr. 0,6 ton, Frankrige under 0,4 ton, Tyskland og Italien endog under 0,2 ton o. s. v. Det vil altså sees, at skibsfarten på de skandinaviske lande, særlig Danmark, er ualmindelig stor.

Tages kun hensyn til de med ladning ind- eller udgæede fartøier, bliver forholdet ikke fuldt så gunstigt; thi blandt de på de skandinaviske lande færende skibe er der mange ballastede, og tonnagen af de lastede skibe udgjorde i Norge alene 68 procent, i Sverige 62 pct og i Danmark lidt over 60 pct¹ af den samlede tonnage, medens gennemsnitsforholdet i Europa og Amerika er omkring 80 pct.

Ved den indgående skibsfart til Sverige og Norge falder kun omtrent halvparten af tonnagen på de lastede fartøier, hvorimod disses tonnage udgjør omtrent 80 pct af den udgående skibsfart. For Danmarks vedkommende forholder det sig derimod omvendt, idet omtrent 80 procent af den indgående og omtr. 40 procent af den udgående skibsfart falder på fartøier med ladning. Årsagen til dette modsætningsforhold² vil fremgå af de i det følgende meddelte oplysninger over de *ind- og udførte varemængder*.

Efter en af nærværende forfatter foretagen beregning³ skulde den samlede *vægtmængde* af *Sveriges indførsel* i 1883 have udgjort lidt over 2 millioner ton; medens *udførsels*artiklernes vægt er beregnet til omtr. 3 $\frac{1}{6}$ mill. ton. Hvad der heraf blev transporteret landværts, er for-

¹ For Danmarks vedkommende skjæles i den officielle statistik ikke mellem ladte og ballastede fartøier, hvorimod fartøierne bestuvning anføres. Her er forholdet beregnet approximativt ved hjælp af andre landes statistik.

² I 1883 for *indgående*: til Sverige 45 pct, til Norge 53,3 pct og til Danmark ca 82 pct; for *udgående* fra Sverige 78,5 pct, fra Norge 82 pct og fra Danmark ca. 40 pct.

³ Denne beregning, såvelsom de tilsvarende officielle for Norge og Danmark, frembyder mange vanskeligheder, og resultatet kan i det enkelte ofte være tvivlsomt, om den end i det store og hele tør antages nogenlunde at ramme det rette. Det samme gjælder om de i det følgende anførte opgaver over det ved indførselen og udførselen *bestuede skibsrum*.

holdsvis så ubetydeligt, at de nys anførte tal tilnærmelsevis også udtrykker vægtmængden af de søværts *transporterede varemængder*.

For at vise, hvilke artikler der er af størst betydning for skibsfarten, hidsætte vi nedenfor nogle oplysninger om de vigtigste varer med angivelse såvel af deres vægt som af det skibsrum, de optage.

Ingen af de til Sverige indførte varer kan i henseende til omfanget af den derved foranledigede transport på langt nær sammenlignes med artikelen *stenkul*, der i 1883 repræsenterede en vægtmængde af 1,065,000 ton og bestuvende omtrent 710,000 registerton, så at denne ene artikel udgjorde ikke mindre end halvparten af den til Sverige søværts transporterede varemængde. Dernæst kommer *kornvarer* (302,000 ton = 213,000 registerton) fornemmelig rug, hvede samt mel. De øvrige artikler træde i betydning for skibsfarten langt tilbage for de nævnte to hovedimportgjenstande, skjönt flere af dem i henseende til værdi, overgår disse. Den hele indførsel af *kolonialvarer* sysselsætter kun omtrent 57,000 reg.-ton, indførselen af *trævarer*, fornemmelig brændevad, ca 70,000 reg.-ton,¹ *metaller*, uforarbejdede samt i arbeide, 54,000 reg.-ton, *salt* 56,000 reg.-ton. Blandt de øvrige indførselsartikler, der er af nogen betydning for skibsfarten, kan nævnes *madvarer af dyr*, *spinde-stoffe*, *petroleum* og *andre olier*, *gjødning*, *teglværksfrembringelser* m. m. Hvilken overveiende del de to førstnævnte artikler indtage i den hele vareindførsel til Sverige, vil sees deraf, at medens *stenkul* af samme udgjorde 49 pct og *kornvarer* 15 pct, udgjorde de øvrige artikler tilsammen alene 36 pct, deraf de ovenfor særskilt nævnte 27 pct.

Ved *udførselen* er uforarbejdet *træl* den dominerende stapelartikel og optog i 1883 et skibsrum af omtr. 2,200,000 reg.-ton, utgjørende 73 pct af den hele ved exporten bestuvende tonnage. Dernæst kommer som n:o 2 og 3 i rækken *kornvarer*, 284,000 reg.-ton, fornemmelig havre, og *metaller* 200,000 reg.-ton, fornemmelig jern. De øvrige artikler træde mere i baggrunden; vigtigst er *levende kreaturer* 90,000—100,000 reg.-ton,¹ *fabrikater af jord*, *ler*, *sten* m. m. 79,000 reg.-ton (fornemlig teglværksfrembringelser samt huggen sten) *råemner* af mineralriget (jernmalm, sten, m. m.) 48,000 reg.-ton; *forarbejdede trævarer* (fyrstikker og træmasse m. m.) 32,000 reg.-ton.

I *Norges* udenrigske handelsomsætning i 1883 repræsenterede de søværts transporterede varemængder 1,108,000 ton ved indførselen og 1,680,000 ton ved udførselen, bestuvende henholdsvis 797,000 og 1,513,000

¹ Beregningen er her noget usikker.

reg.-ton. Også her er *stenkul* den for skibsfarten vigtigste importartikel udgjørende 564,000 ton i vægt = 376,000 reg.-ton, altså halvparten af vægtmængden og henved halvparten af det bestuvede skibsrum. Derefter kommer ligesom i Sverige *kornvarer* med 242,000 ton = 170,000 reg.-ton. Af de øvrige artikler spiller på grund af fiskerierne *salt* med en bestuvning af 67,000 reg.-ton, en forholdsvis mere fremtrædende rolle i Norge end i Sverige. Importen af *trævarer* sysselsatte 30,000 reg.-ton, *kolonialvarer* 22,000 reg.-ton, *metaller* rå og i arbejde 23,000 reg.-ton. De to førstnævnte artikler, *stenkul* og *kornvarer*, ere af en end mere fremragende betydning ved den norske end ved den svenske indførsel, idet hin i 1883 optog 47 pct og denne 21 pct af det samlede skibsrum.

Ved udførselen fra Norge spiller *træløst* en lignende rolle som ved udførselen fra Sverige, idet den i 1883 sysselsatte en tonnage af 945,000 reg.-ton; dog er procentforholdet (62 pct) noget lavere. Derimod er *træmasse*, 70,000 reg.-ton, af større betydning end i Sverige, og med indbegreb heraf bestuvede udførselen af forarbejdede trævarer ialt 75,000 reg.-ton eller 5 pct af den samlede udførsel. De to artikler, der næst *træløst* sysselsætter det meste skibsrum ved udførselen fra Sverige, nemlig *kornvarer* og *metaller*, spiller ingen rolle ved den norske udførsel, som til gengæld har to specielle exportartikler af stor betydning for skibsfarten, nemlig *is* (i 1883: 217,000 reg.-ton og i det usædvanlig rige is-år 1884 endog 490,000 reg.-ton eller mere end halvparten såmeget som der bestuvedes ved *træløst*-udskibningen,) samt *fiskevarer* 130,000 reg.-ton, hvilke sidste tillige repræsenterer en forholdsvis meget betydelig værdi. Næst disse bestuver udførselen af *ertser* og *malme* et skibsrum af 66,000 ton, samt *mursten* og *huggen sten* tilsammen 40,000 ton, omtrent ligemeget hver. De øvrige artikler er af ringe betydning for skibsfarten.

Danmarks handelsomsætning i 1883 er officielt beregnet til en samlet vægt af 2,442,000 ton ved indførselen og 564,000 ton ved udførselen. Heraf udgjorde de søværts transporterede varemængder omtr. 2,388,000 ton indførte og kun 409,000 ton udførte varer; for udførselens vedkommende bør nemlig fradrages foruden de landværts transporterede varer (ca 32,200 ton) tillige den i den danske statistik opførte udførsel af *stenkul*, der nemlig væsentlig består af de kvantiteter, som indtages af dampskibe til eget forbrug i skibsfarten fra Danmark til udlandet. Man vil altså se, at *Danmarks* udførsel i henseende til vægten af de søværts transporterede artikler, *ikke udgjør synderligt over 1/6 af dets*

indførsel, et forhold, der stiller dets skibsfart i en afgjort modsætning til de to övrige skandinaviske landes og som i det hele er temmelig enestående.

Bestuvningen af de i 1883 indførte og udførte varer er i den officielle danske statistik opgivet til henholdsvis 1,743,000 og 545,000 reg.-ton eller (når man, i henhold til det s. 616 anm. 1 anførte, tillægger 5 pct af dampskibenes tonnage) 1,790,000 og 567,000 reg.-ton. Ved den udgående skibsfart må imidlertid fradrages ca 80,000 reg.-ton for den del af dampskibenes bestuvning, der falder på de til disses eget forbrug indtagne kullaster. Disse medregnes nemlig ikke i de svenske og de norske statistiske opgaver, hverken som udførsels- eller som bestuvningsgjenstand, hvilket også bedst synes at stemme med den i alle söfarende lande gjældende regel, at dampskibenes kulrum ikke medregnes til deres tonnage. Med fradrag altså af disse kullaster, udgjorde bestuvningen ved den fra Danmark udgående skibsfart ca. 487,000 reg.-ton eller noget over $\frac{1}{4}$ af bestuvningen for indgående.

En af nærværende forfatter foretagen beregning over det ved de enkelte vareartikler bestuvede skibsrum giver en totalsum af 1,851,000 reg.-ton for de indførte og 472,000 reg.-ton for de udførte varer. Ved sammenligningen mellem disse tal og de ovenfor meddelte officielle, må der for det første tages hensyn til, at den landværts foregåede indførsel fra Slesvig og Holsten, 41,000 ton i vægt, er indbefattet i opgaven over det bestuvede skibsrum, idet de statistiske opgaver, der har stået til min disposition, ikke for indførselens vedkommende skjelne mellem de landværts og söværts transporterede varer. Bortset herfra er forskjellen (hvorom henvises til de s. 617 anm. 3 gjorte bemærkninger) hverken for indførselens eller for udførselens vedkommende så betydelig, at den kan hindre os i at benytte opgaverne til at danne os en oversigt over forholdene.

Efter disse forbemærkninger, som jeg har anseet nödvendige til bedömmelse af beregningernes gehalt, skal jeg nu fremstille sammes vigtigste resultater.

Mærkelig nok indtager *stenkul* omtrent samme plads ved indførselen til Danmark som ved indførselen til Sverige og Norge, idet 764,000 reg.-ton eller 41 pct af den samlede bestuvning falder på denne artikel. Ialt bestuvedes henved 50 pct af den indgående skibsfart ved mineralier i uforarbejdet tilstand, blandt hvilke, foruden *stenkul*, ubearbejdede *stene* samt *salt* er de vigtigste transportgjenstande. Næst mine-

ralier spiller *trælast*¹ med omtr. 343,000 reg.-ton den mest fremragende rolle ved skibsfarten til Danmark, af hvis indførsel 19 pct optages herved. Medens man lettelig vil forklare sig årsagen til dette modsætningsforhold mellem Danmark på den ene side og de øvrige skandinaviske lande på den anden, vil man måske blive noget forundret ved at erfare, at *kornindførselen* dernæst er den for skibsfarten til Danmark vigtigste import, idet den i 1883 sysselsatte en tonnage af 158,000 reg.-ton = noget over 8 pct af den samlede bestuvning for indgående. I 1883 var rigtignok kornindførselen til Danmark større end sædvanlig, idet den endog oversteg udførselen; men også i almindelige år indføres der betydeligt, hvortil en hovedgrund er den, at Danmarks jordbrugere mere og mere have lagt vind på fædrift, et forhold, der i det følgende skal blive nærmere omhandlet.

De øvrige importartikler træde mere i baggrunden, idet ingen af dem på langt nær kan sammenlignes med de allerede anførte. De vigtigste varegrupper ere: *oliekager, frø og diverse plantestofe* 76,000 reg.-ton, *produkter af mineralriget* 76,000 reg.-ton, fornemlig *teglværksfrembringelser, metaller, rå og i arbeide*, 62,000 reg.-ton, *levende dyr* omtr. 50,000 reg.-ton, *kolonialvarer* 47,000 reg.-ton m. m.

Ved *udførselen* fra Danmark er *levende dyr* den vigtigste transportgjenstand; men da forfatteren savner de fornødne data til med sikkerhed at angive, hvormegen tonnage der ved samme bestuves, kan jeg ikke bestemme det anderledes end, at denne udførsel i 1883 antagelig optog 180,000 à 200,000 reg.-ton eller henved 40 pct af den hele udførsel. I samme år udgjorde det ved *kornudførselen* bestuvede skibsrum ca 121,000 reg.-ton samt *madvarer* af dyr 36,000 reg.-ton. Når jeg dernæst nævner *mineralier* (fornemlig *sten*), hvis bestuvende var ca. 40,000 reg.-ton (måske for en stor del ballast?) har jeg anført alle for skibsfarten vigtigere udførselsartikler, idet kun tre af de øvrige grupper, nemlig *kolonialvarer, spindestofe*, samt *råstofe af dyreriget*, nå op til henholdsvis 12,500—10,000 reg.-ton.

¹ Omsættes den del af den danske trælastindførsel, der ikke er anført i reg.-ton efter bestuvningsreglementet (1 reg.-ton = dels 40, dels 45 kub.-fod, = $\frac{3}{4}$ à 1 favn brændved) skulde den samlede trælastindførsel blive 413,000 reg.-ton. Efter de officielle opgaver over trælastindførselens vægt skulde den derimod udgjøre 343,000 vægtton, hvilket efter samme forhold, som er beregnet for Norge, skulde svare omtrent til et lige antal reg.-ton. Årsagen til forskjellen antages hovedsagelig at stikke deri, at dækslastens kubikindhold er medregnet i de danske indførselsopgaver, men ikke i bestuvningen, medens de i Norge hverken medregnes i henseende til udførselen eller i henseende til bestuvningen.

Af den samlede varemængde, der føres over søen til og fra de skandinaviske lande, falder i 1883 omtrent de to trediedele på træløst samt råstoffer af mineralriget, medens disse varegrupper i henseende til værdi alene repræsenterede $\frac{1}{6}$ af den udenrigske handelsomsætning.

I modsætning hertil udgjorde værdien af kolonialvarer og manufakturvarer næsten ligeså meget som af trævarer og mineralier, nemlig 16 pct af omsætningsværdien, men bestuede alene knapt 2 pct af den samlede bestøvning. Disse eksempler vise klart, at efterspørgselen efter skibsrum beror på ganske andre forhold end dem, der betinge handelsomsætningens størrelse. Der er intet til hinder for at skibsfarten kan stige samtidig med, at handelsværdierne synke, eller omvendt, da den væsentlig beror på den grad, i hvilken behovet for enkelte, især voluminøse råstoffer, gjør sig gjældende i de forskjellige lande. Dette behov pleier vistnok på sin side igjen at påvirkes af handelskonjunkturernes almindelige karakter, men noget nødvendigt årsags- og virkningsforhold er her ikke tilstede.

Ved den indgående skibsfart til de tre skandinaviske lande gjøre især følgende varegrupper sig gjældende:

1. Råstoffer af mineralriget.....	2,143,000	reg.-ton
hvoraf stenkul	1,850,000	»
2. Kornvarer	541,000	»
3. Trævarer uforarbejdede	426,000	»
4. Kolonialvarer.....	127,000	»
5. Div. plantestoffer (linfrø, oliekrager m. m.).....	118,000	»
6. Fabrikater af mineralriget	115,000	»

Ovennævnte 6 grupper 3,470,000 reg.-ton

Alle andre indførselsartikler 610,000 »

Tilsammen 4,080,000 reg.-ton

Ved den udgående skibsfart ere derimod efternævnte varegrupper de vigtigste:

1. Træløst	3,153,000	reg.-ton
2. Kornvarer	412,000	»
3. Råstoffer af mineralriget (hvorunder is).....	374,000	»
4. Levende dyr.....	ca 288,000	»
5. Metaller uforarbejdede og halvtforarbejdede	207,000	»
6. Madvarer af dyr (forn. fisk)	169,000	:

7. Mursten, huggen sten o. a. fabrikata af mineralriget	124,000	reg.-ton
8. Trævarer forarbejdede, hvorunder træmasse...	111,000	»
	<hr/>	
Ovennævnte 8 varegrupper	4,838,000	reg.-ton
Alle andre udførselsartikler.....	150,000	»
	<hr/>	
	Tilsammen 4,988,000 reg.-ton	

I de foregående beregninger over det bestuede skibsrum er der alene taget hensyn til *godstransporten*; imidlertid udgjør *passagertrafikken* en for dampskibene særdeles vigtig faktor i den hele transport, uagtet det er vanskeligt at få oplysning om, hvilket forhold den indtager sammenlignet med godstrafiken.

Om emigrantbefordringen til Amerika og andre oversøiske steder haves dog pålidelige statistiske opgaver, der vise, at der i 1883 søværts befordredes fra Sverige 25,675 (i de tre foregående år gjsn. ca 40,000), fra Norge 24,447 og fra Danmark 8,375 emigranter.

Men desuden befordres et meget stort antal *reisende* i kortere router, og den herved sysselsatte tonnage er meget betydelig. Således tør det vistnok antages, at størstedelen af de fra Danmark til Malmö, Landskrona og Helsingborg ankomne dampskibe, i 1883 tilsammen 5,086 drægtig 563,000 ton, har været sysselsat hovedsagelig ved passagerfart, hvorved rigtignok må erindres, at den tilbagelagde afstand her er meget kort. Af andre vigtigere skandinaviske passagerrouter kan mærkes *København—Lübeck*, *Stettin, Göteborg, Kristiania og New-York*, *Korsør—Kiel, Göteborg—London og Hull*, *Malmö—Lübeck og Stralsund*, *Stockholm—Lübeck, Stettin og St. Petersburg*, *Kristiania—Göteborg, København, Fredrikshavn, Hamburg, Bremen, Amsterdam, Antwerpen, Håvre, Hull, Newcastle, London, Bergen—Hamburg, Rotterdam, Hull o. fl. a.* For disse routers vedkommende tør det måske antages, at overhovedet $\frac{1}{5}$ til $\frac{1}{4}$ af den hele bruttofragt falder på passagerindtægten.

Til oplysning om, hvorledes skibsfarten på de skandinaviske lande har udviklet sig i de senere år, meddeles nedenforstående opgave over den gennemsnitlige skibsfart i årene 1870—74 og 1880—84; ved nemlig at tage gennemsnittet af fem år undgår man i det væsentlige den forstyrrende indflydelse, som tilfældige omstændigheder lettelig kan forvolde for et enkelt år.

Tonnage af de ladte fartøier.¹

Indgående skibsfart:			
	Sverige	Norge	Danmark ²
1870—74 gennemsnitlig	1,002,100	651,400	904,900
1880—84 »	1,827,600	1,143,500	1,576,000
Udgående skibsfart:			
1870—74 gennemsnitlig	2,241,800	1,479,200	375,400
1880—84 »	3,153,900	1,855,600	472,400
Sum af ind og udgående skibsfart:			
1870—74 gennemsnitlig	3,243,900	2,130,600	1,280,300
1880—84 »	4,981,500	2,999,100	2,048,400
Procentvis tilvæxt:			
Ved den indgående skibsfart	+ 82 %	+ 76 %	+ 74 %
» » udgående »	+ 41 %	+ 25 %	+ 26 %
» » samlede »	+ 54 %	+ 41 %	+ 60 %

Af disse tal fremgår, at skibsfarten på de skandinaviske lande er tiltaget meget betydeligt, idet Danmark viser en tilvæxt af 60 procent, Sverige af 54 procent og Norge af 41 procent i løbet af 10 år. Gjennemsnitstilvæksten for alle tre skandinaviske lande var 50 procent, hvilket antages på det nærmeste at falde sammen med den gennemsnitlige tilvæxt i den europæiske skibsfart overhovedet.

Tilvæksten har ved den indgående skibsfart været dels dobbelt, dels tredobbelt så stor som ved den udgående, et forhold, hvis årsager vi noget længere henne skulle søge at påvise. Danmarks skibsfart, der hverken for indgående eller for udgående er steget mere end de to øvrige landes skibsfart, er alligevel overhovedet steget mest, fordi den indgående skibsfart til Danmark udgjør en så betydelig del af den hele.

Undersøger man, hvorledes skibsfarten på de skandinaviske lande har udviklet sig i et længere tidsrum, vil man finde, at Sverige bærer prisen, idet dets skibsfart i årene 18 $\frac{5}{4}$ —18 $\frac{6}{4}$ steg med 92 pct, derefter 18 $\frac{6}{4}$ —18 $\frac{7}{4}$ med 105 $\frac{1}{2}$ pct og endelig som nævnt i 18 $\frac{7}{4}$ —18 $\frac{8}{4}$ med

¹ De i årene 1870—74 anvendte ældre skibsmål ere her blevne omgjorte til internationale registerton ved hjælp af følgende forholdstal: 1 svensk nylæst = 5 reg.-ton ved dampskibe og 3,14 reg.-ton ved seilskibe; 1 norsk kommercelæst = 2,1 reg.-ton; 1 dansk reg.-ton ved dampskibe i 1870—74 = 1,12 reg.-ton, 1880—84 = 1,05 reg.-ton.

² For Danmarks vedkommende gjælder de anførte tal ikke tonnagen af de ladte fartøier, men *bestuvningen*, der i 1883 forholdt sig til hin som 1: ca 1,8 ved den indgående skibsfart og som 1: ca 2,8 ved den udgående skibsfart.

54 pct, medens skibsfarten på *Norge* i de tilsvarende tidsrum tiltog med henholdsvis $45\frac{1}{2}$ pct, 55 pct¹ og 41 pct, samt skibsfarten på *Danmark* med omtrent $38\frac{1}{2}$, $32\frac{1}{2}$ og² 60 pct. Det samlede resultat for det heromhandlede 30-årige tidsrum er, at Sveriges skibsfart omtrentlig har 6-doblet sig, medens Norges udgjorde noget over og Danmarks noget under 3 gange såmeget i den første halvdel af ottiårene som i den første halvdel af femtiårene. Herved må man forøvrigt ikke undlade at tage i betragtning, at Sveriges skibsfart for 30 år siden var forholdsvis lidet udviklet, sammenlignet med Danmarks og Norges. I sammenligning med sidstnævnte land var skibsfarten på Sverige i begyndelsen af femtiårene ikke alene relativt, men også i absolut henseende mindre og trods den overordentlig stærke tilvæxt, der har fundet sted i disse år, står den endnu i forhold til folkemængden noget tilbage for de to andre gunstigere beliggende landes, især for Danmarks, sammenlign det ovenfor s. 616 anførte. Fremdeles viser det sig, at den hurtigere udvikling, som skibsfarten på Sverige har havt, hovedsagelig har gjort sig gjældende i femti- og sextiårene, idet der senere og navnlig i de sidste år — d. e. 1882—84 sammenholdt med 1879—81 har været en større lighed i udviklingsgangen.

Når der nu spørges, *hvilke omstændigheder* der især har bidraget til den betydelige fremgang, der ifølge de her meddelte oplysninger viser sig i alle tre skandinaviske lande og fornemmelig i Sverige, vil det til vejledning ved besvarelsen af dette spørgsmål være af interesse at se, hvorledes omsætningen af de for skibsfarten vigtigste vareartikler har udviklet sig i de her omhandlede år. Vi meddele derfor først nedenstående opgave over den gennemsnitlige indførsel til og udførsel fra *Sverige* af endel hovedartikler:

Indførsel:

	1850—54	1860—64	1870—74	1880—84
Stenkul	kbm. 107,400	391,200	667,200	1,232,800
Salt	» 43,500	53,500	71,600	75,700
Kornvarer uformalede... »	33,100	60,700	74,700	255,400
d:o formalede	ton 2,300	10,300	40,600	47,600
Sukker	» 11,100	17,300	23,900	36,600

¹ o: i årene $18\frac{2}{3}$ — $18\frac{1}{3}$ samt $18\frac{1}{3}$ — $18\frac{1}{3}$.

² Beregningen er her vanskelig på grund af Slesvig og Holstens fraskillelse i 1864; skibsfarten på Danmark og Hertugdømmerne tiltog i $18\frac{2}{3}$ — $18\frac{1}{3}$ (9 år) med 34,6 pct og på Danmark alene $18\frac{2}{3}$ — $18\frac{1}{3}$ ($6\frac{1}{2}$ år) med 21,2 pct, hvortil for tiårige tidsrum svarer henholdsvis til $33\frac{1}{2}$ og $32\frac{1}{2}$ pct. Denne beregning er dog noget usikker.

	1850—54	1860—64	1870—74	1880—84
Kaffe..... »	4,300	6,700	9,100	13,100
Bomuld	3,900	3,900	8,000	10,500
Petroleum og andre mine- ralske olier	»	100	6,900	18,000

Udførsel:

Trælast:

Bjælker, tømmer, planker og bord	kbm. 602,900 ¹	1,276,300 ¹	2,805,000	3,711,000
Pitprops, brædestump, sleepers og ved	» 65,000 ¹	218,900 ¹	389,300	673,600
Træmasse	ton »	»	6,000 ²	9,700
Fyrstikker	» »	700 ³	4,900	11,100
Kornvarer uformalede... kbm.	67,400	266,300	551,300	535,000
Jern og stål	ton 88,200	116,900	231,800	277,700
Kreaturer, nöt	stkr. 800	1,100	18,800	33,000

Tonnage af lastede fartøier:

For indgående.....	reg.-ton 263,400	526,300	1,002,100	1,827,600
For udgående	» 558,600	1,051,700	2,241,800	3,153,900
Tilsammen reg.-ton	822,000 ⁴	1,578,000 ⁴	3,243,900	4,981,500

Bestuvningen af de her opførte varer udgjorde i årene 1880—84 ikke langt fra $\frac{3}{4}$ af den hele bestuvning for indgående og $\frac{4}{5}$ af den hele bestuvning for udgående.

Omsætter man de ovenanførte mængdeenheder i registerton, vil man finde, at de alt overveiende hovedfaktorer i skibsfartens udvikling er *indførselen af stenkul og udførselen af trælast*.

Stenkulsimporten bestuede i årene 1850—54 gennemsnitlig 56,500; men i årene 1880—84 gennemsnitlig 648,800 reg.-ton, er altså i dette tidsrum voxet til det 11 à 12 dobbelte og bestuede i begyndelsen af ottiårene 592,300 reg.-ton mere end 30 år tidligere, medens alle øvrige

¹ For 1850—54 og tildels for 1860—64 er kubikindholdet af forfatteren bleven approximativt beregnet ved hjælp af de i den officielle statistik anførte opgaver over stykketal, sammenholdt med de senere års opgaver såvel over stykketal som over kubikindhold.

² Opgaven gjælder her gennemsnittet af årene 1872—74.

³ Opgaven gjælder året 1864.

⁴ Da ifølge s. 624, anm. 1 i nylæst = 3,14 reg.-ton ved seilskibe men = 5,00 ved dampskibe, har omsætningen af nylæster til reg.-ton måttet udføres særskilt for begge slags fartøier, idet tonnagen af dampskibene for årene 1850—54 og 1860—64, (for hvilke officielle svenske opgaver savnes) er bleven approximativt beregnet ved hjælp af Englands og Danmarks opgaver over dampskibsfarten mellem disse lande og Sverige.

importartikler tilsammen neppe har tilveiebragt en så stor forøgelse i skibsfarten.¹ Hovedårsagen til den så betydeligt forøgede stenkulsimport ligger antagelig i den tiltagende dampskibsfart og jernbanetrafik² samt i jernværkernes og andre industrielle anlægs stigende forbrug af stenkul. I husholdningerne forbruges neppe meget, da de svenske ovne ikke er indrettede på dette brændsel.

Medens stenkul af alle større artikler viser den relativ stærkeste progression, har dog *trælastudskibningen* givet det største bidrag til skibsfartens forøgelse. Der udførtes nemlig i årene 1850—54 gjennemsnitlig 304,000 og i 1880—84 gjennemsnitlig 1,993,000 reg.-ton trælast, og denne artikel, der således i et tidsrum af 30 år er bleven 6 à 7-doblet, sysselsætter i vore dage en tonnage, der er 1,689,000 reg.-ton større end den, der sysselsattes i den første halvdel af femtiårene.

Da den samlede bestuvning ved den ind- og udgående skibsfart efter forfatterens beregning³ skulde være steget fra omtrent 667,000 til 4,009,000 reg.-ton vil det sees, et *trælastudskibningen har bidraget ligeså meget som hele den øvrige import og export tilsammentagen.*

Den stærke tilvæxt i Sveriges trælastudførsel daterer sig fornemlig fra begyndelsen af femtiårene. Ved den tid udførtes fra Sverige neppe synderlig mere end halvdelen af, hvad der udførtes fra Norge, medens forholdet nu er omtrent det omvendte, idet Sveriges trælastudførsel er dobbelt så stor som Norges. I Norrland, der nu udskiber over $\frac{4}{5}$ af den fra Sverige udførte trælast, men som dengang endnu ikke havde begyndt at spille nogen fremtrædende rolle, fandtes på mange steder store, næsten urørte skovstrækninger, som spekulationen især begyndte at kaste sig over efter den pludselige prisstigning, som den mellem Rusland og Vestmagterne i 1853 udbrudte krig fremkaldte. En mængde sagbrug oprettedes, hvis eiere for en stor del sikrede sig den fornødne tilgang på tømmer ved at erhverve sig dels forpagtningsrettigheder, oftest på 50 år, dels eiendomsskov.

Tømmerflødningen lettedes efterhånden ved elverensninger og andre vasdragsforbedringer, og i de senere år har fragternes nedgang i sin

¹ Den samlede bestuvning for indgående er nemlig beregnet til 188,000 reg.-ton i 1850—54 og 1,303,000 reg.-ton i 1880—84.

² I året 1884 forbrugtes af lokomotiverne på de svenske statsbaner 88,736 ton stenkul, hvoraf 25,936 indenlandsk. På de private baner anvendtes antagelig ca 70,000 ton, så at det samlede forbrug var henved 160,000 ton = ca 200,000 kbm.

³ Ved denne beregning er det overensstemmende med resultaterne af en speciel undersøgelse for 1883 forudsat, at den bestuede del af skibsrummet i forhold til tonnagen af de lastede fartøier udgjør omtrent 71,3 pct for indgående og 85,8 pct for udgående.

mon bidraget til selv under de mindre gode priser på de udenlandske markeder at forøge udskibningen.

Den største tilvæxt i Sveriges trælastexport fandt sted i de to første decennier af det heromhandlede tidsrum, der begge vise en tilvæxt af over 100 procent, — nemlig henholdsvis 124 og 114 pct. Det fortjener derimod opmærksomhed, at stigningen fra 18 $\frac{1}{4}$ —18 $\frac{3}{4}$ alene var 37 pct, og ihvorvel dette for endel må skrives på regning af de mindre gunstige konjunkturer, der har fundet sted i de senere år, navnlig sammenlignet med den første halvdel af syttiårene, så turde nok også den formindskede tilvæxt indeholde en antydning af, at skovbestanden i de før så rige svenske skovstrækninger i de senere år er bleven angrebne i en grad, der ialfald ikke giver rum for nogen særdeles betragtelig forøgelse af det udskibede kvantum. Denne opfatning stemmer med nogle udtalelser i et i den svenske nationalökonomiske forening i 1880 af hr dr Axell holdt foredrag om den internationale trælasthandel, hvori blandt andet vistnok udtales, at Sveriges produktion måske og under visse betingelser yderligere kan forøges, men at det turde være almindelig anerkjendt af exportørerne, at det ikke herefter kan forøge produktionen i nogen nævneværdig grad.

På grund af den betydelige interesse, som trælastudførselen har for skibsfarten, hidsættes endnu følgende af de anførte udtalelser:

»I det nordligste Sverige og Finland findes vistnok endnu uoprensede vasdrag, som berører uafvirkede skovtrakter; men den adgang til grovt tømmer, som disse skulde yde, tör knapt kunne forudsættes at opveie den aftagen i grovere virke, som år for år indtræder i sådanne distrikter, hvor skovafvirkningen allerede i længere tid har gået for sig. En prisstigning på 9 toms bredderne og derover, hvor stor den også måtte være, vil således ikke i Sverige og Finland udøve nogen betydeligere indflydelse på produktionen — — — — — Ganske andet er forholdet derimod med 8, 7 og 6 toms og smalere bredder. Næsten ethvert svensk og finsk sagbrug kan øge sin tilvirkning heraf i ganske betydelig grad, så snart som prisen står i forhold til tilvirkningsomkostningerne». ¹

Ved siden af de to her nævnte hovedartikler er de øvrige mindre fremtrædende, hvad skibsfarten angår. Af nogen betydning i denne henseende er *kornvarer*, hvis udførsel i 1880—84 bestuede omtrent

¹ Jfr nuv. statsråd Astrups udtalelser i den svenske nationalökon. forenings möde 29 januar 1878.

243,000 reg.-ton mod 30,600 reg.-ton i den første halvdel af femti-årene. På grund af det svenske jordbrugs udvikling tiltog udførselen af kornvarer, navnlig havre, særdeles betydeligt intil begyndelsen af syttiårene, men er, efter at have kulmineret i 1870 og 1871, gået noget tilbage, idet jordbrugerne mere og mere har lagt vind på fædrift, hvorom bl. a. den forøgede udførsel af levende kreaturer bærer vidnesbyrd. På samme tid viser indførselen af kornvarer en betydelig stigen.

Næst kornvarer er *jern og stål* af størst betydning for skibsfarten, men var tidligere i denne henseende forholdsvis langt vigtigere end nu, idet der i årene 1850—54 herved bestuvedes 58,800 reg.-ton af den udgående skibsfart, altså ikke alene mere skibsrum end ved kornudførselen, men endog lidt mere end ved indførselen af stenkul.

Angående de øvrige indførsels- og udførsels-gjenstande indskrænke vi os til at henvise til den foran meddelte tabellariske oversigt.

Til oplysning om de for skibsfarten vigtigste omsætnings-gjenstande ved *Norges* indførsel og udførsel siden 1851 hidsættes følgende opgave over de gennemsnitlig indførte og udførte varemængder:

Indførsel:

	1851—55	1861—65	1871—75	1881—85
Stenkul	88,915	197,681	352,128	700,219
Salt	71,866	98,427	118,533	117,356
Kornvarer	156,879	234,468	267,687	343,920
Sukker	5,320	5,078	8,317	10,564
Sirup	900	2,089	3,541	5,079
Kaffe	4,389	5,152	6,562	7,574
Lin, hamp m. m.	2,126	3,357	4,253	3,887
Bomuld	1,187	957	2,226	2,258
Jern og stål	4,301	9,463	21,225	31,445
Jernbaneskiner	1,166	1,450	5,490	2,477
Parafinolie og andre ætheriske olier	16	148	4,522	9,494

Udførsel:

Træløst	reg.-ton	593,287	803,502	946,577	909,115
Træmasse	ton	»	»	4,605	67,909
Fyrstikker	»	»	»	315	2,904
Is	reg.-ton	8,387	23,746	125,971	267,915
Sten, huggen	ton	»	34	2,252	26,577
Malme og ertser	»	653	11,684	102,955	68,221

	1851—55	1861—65	1871—75	1881—85
Stangjern ton	2,636	1,319	267	93
Tørfisk og klipfisk »	30,529	33,018	48,559	52,785
Sild kbm.	65,546	93,840	103,963	78,241
Tran »	6,136	7,326	12,048	11,608
Rogn »	3,359	3,707	4,720	5,178
Fiskeguano reg.-ton	»	377	2,003	7,522
Feltspat og apatit ... »	?	434	3,341	15,689

Tonnage af lastede fartøier:

For indgående reg.-ton	246,725	402,236	710,674	1,213,900
For udgående »	729,970	1,009,056	1,475,996	1,906,400
Tilsammen reg.-ton	976,695	1,411,292	2,186,670	3,120,300

De her opførte artikler udgjorde i årene 1881—85 såvel ved indførselen som ved udførselen omtrent $\frac{9}{10}$ af den samlede bestuvning. I forhold til de lastede skibes tonnage beregnedes bestuvningen i 1883 til 65 pct ved den indgående og 80 pct ved den udgående skibsfart.

Som det vil sees, har udviklingsgangen også i skibsfarten på Norge væsentlig været betinget af de to hovedartikler: *træl* og *stenkul*. Dernæst har udskibningen af *is*, navnlig i de senere år, samt indførselen af *kornvarer* spillet en betydelig rolle, hvorhos endel andre artikler, navnlig *fiskevarer*, *malme* og *andre produkter af mineralriget* og *træmasse* ved den udgående skibsfart, samt *salt* og *jern* ved den indgående, hver i sin mon har bidraget til det samlede resultat af udviklingens gang.

Trælstudførselen bestuvede i den første halvdel af femtiårene 593,000 reg.-ton, i den tilsvarende del af ottiårene 909,000 reg.-ton, og har således med 316,000 ton bidraget til skibsfartens tilvæxt, medens den samlede tilvæxt for de i tabellen opførte exportartikler er beregnet til 753,000 ton. Uagtet således trælsten hidtil har ydet det største bidrag til skibsfartens udvikling, er den relative tilvæxt for denne artikel alligevel forholdsvis ringe; thi medens trælstudførselen alene er steget med 53 procent, eller med tillæg af træmasse 64, i 30 år, er de andre exportartiklers bestuvning voxet fra 112,000 til 549,000 eller med fradrag af træmasse 481,000 reg.-ton, m. a. o. disse artikler har overhovedet taget mere end firedoblet sig. Den langsomme tilvæxt i Norges trælstexport falder navnlig stærkt i øinene, når den sammenlignes med Sveriges, der efter hvad ovenfor er oplyst, endog har 6-doblet sig

heromhandlede tidsrum. Fra femtiårene til sextiårene forøgedes den norske trælastudførsel i og for sig ganske betragtelig, nemlig med 35 pct; i næste tiår sank tilvæxtprocenten til 18 pct og i det derpå følgende tiår til knapt 3 pct, når træmasse iberegnes, idet der ellers viser sig forminskelse. I virkeligheden må udførselen af norske skovprodukter, seet fra skibsfartens standpunkt, siges at have været stillestående eller lidt tilbagegående i de senere år; thi når man, for såvidt mulig at undgå indflydelsen af gode og slette konjunkturer, sammenligner udførselen af trælast og træmasse i tiårsperioderne 1866—75 og 1876—85, vil man finde en gennemsnitsudførsel af 912,715 reg.-ton i førstnævnte og 908,058 i sidstnævnte tidsrum.

Årsagerne til denne stands i Norges trælastudførsel, der selvfølgelig er af stor betydning for vor skibsfart, synes ikke vanskelige at forklare. På den ene side har nemlig hugsten i de norske skove vistnok allerede i lange tider og især i de senere år været så stor, at reproduktionsevnen er aftaget, og dertil kommer, at skovprodukterne i den senere tid udskibes i en mere og mere forædlet tilstand, idet udførselen af hövlet last, samt af træmasse stadig er tiltaget, hvorved den samme kubikmasse i rå tilstand giver mindre volum i udskibnings stand. Det i henseende til industriens udvikling glædelige ved det sidst berørte forhold opveier ikke på langt nær den sørgelige og uforsvarlige tæren på landets skovkapital, hvis virkninger allerede i vor tid begynder at træde frem i dagen, men som efterslægten sandsynligvis kommer til at føle i en langt stærkere grad.

Det er heldigt for udviklingen af skibsfarten på Norge, at der ved siden af trælast haves andre exportartikler, der efter den hidtil vundne erfaring synes at give udsigt til en betydelig forøget transport. Blandt disse er *is* den mest fremtrædende, idet den fra en ringe begyndelse stadig og stærkt har hævet sig til den fornemste udskibningsgjenstand næst trælasten og, som før nævnt, i et enkelt år endog har bestuvet 490,000 reg.ton. Udsigterne for en fortsat stigning af denne udførsel er dog i den senere tid bleven noget formørkede ved den tiltagende fabrikation af kunstig *is* i udlandet, hvis forbrug imidlertid vistnok giver rum for en betydelig udvidelse af produktionen i det hele.

De i foranstående tabel opførte *fiskevarer* (iberegnet tran, rogn og guano), der i 1883 udgjorde $\frac{1}{8}$ af den hele bestuvning ved udførselen af fiskeriernes produkter, har ikke ydet noget væsentligt bidrag til skibsfartens tilvæxt. Bestuvningen af disse varer er nemlig beregnet til

101,000 reg.-ton i 1851—55 og 136,500 reg.-ton i 1881—85. I den første halvdel af syttiårene, da sildefiskerierne slog bedre til, nåede denne exportgren derimod til at bestuve 158,000 reg.-ton.

Ertser, malme og andre produkter af mineralriget har givet et anseeligt tilskud til udvidelsen af skibsfarten. De i tabellen særskilt nævnte artikler bestuvede i årene 1851—55 kun nogle få hundreder af ton, men i 1881—85 derimod henved 74,000 ton, hvoraf malme og ertser 45,500 ton, huggen sten 18,000 ton samt apatit og feldtspat 10,500 ton. Tilvæksten falder, hvad den hele gruppe angår, næsten udelukkende på de to første decennier, idet malmexporten siden syttiårene er gået tilbage, hvilket imidlertid opveies ved den forøgede export af huggen sten m. m.

Den betydelige forøgelse i udførselen af *træmasse* er berørt i forbindelse med det om trælastudførselen bemærkede.

Ved den indgående skibsfart har den store tilvæxt i tonnagen væsentlig været betinget af *stenkulimporten*, der i årene 1851—55 kun optog fjerdedelen, men i 1881—85 noget over halvparten af det skibsrum, der bestuvedes ved samtlige i tabellen opførte indførselsartikler. Forbruget, ved hvilket dampskibene og husholdningerne, samt dernæst jernbanerne, gasværkerne samt andre industrielle anlæg spille den største rolle¹, var i de sidstnævnte år mere end det firedobbelte, af hvad det udgjorde i de førstnævnte. Medens stenkulimporten i det her omhandlede tidsrum af 30 år tilveibragte en tonnagesforøgelse af 322,000 reg.-ton, fremkaldtes en tilvæxt af 94,000 ton ved kornindførselen, 30,000 ton ved saltindførselen, 18,000 ton ved indførselen af jern og stål i rå halvtfarbeidet tilstand, 9,500 ton ved indførselen af petroleum samt 14,000 ton ved den øvrige i tabellen medtagne indførsel. For de ikke særskilt beregnede importartikler kan man, efter samme forhold som for den sidstanførte gruppe, måske anslå en forøgelse af tilsammen 40 à 50,000 reg.-ton, fordelt på en mængde småposter.

¹ Til nærmere oplysning angående stenkulforbruget, hidsættes efter en velvilig meddelelse fra en af Kristiania større importører følgende. Der indførtes til Kristiania i 1885 ca 219,500 ton stenkul foruden 8,359 ton cokes og cinders. Deraf skulde efter en beregning, som dog ikke gjør fordring på pålidelighed og tildels er efter et løst skjøn, *dampskibe* have forbrugt 25,000 ton, *jernbanerne* 22,000 ton, *gasværket* 14,500 ton, bryggerier, teglværker og andre fabrikker samt smedeværksteder 30 à 50,000 ton, kommunen, Gaustad sindsygeasyl, rigshospitalet 6,000, tilsammen 110 à 120,000 ton. Resten 100 à 110,000 ton skulde medgå til husbrug.

Angående *jernbanernes* forbrug oplyses i den officielle jernbanestatistik, at der ved samtlige norske baner i året 1884—85 blev forbrugt 34,945 ton.

1 ton stenkul regnes lig 12 à 13 hektoliter = ca 1¼ kbm.

Kornindførselen viser en fortsat stigen, hvis mere eller mindre fremtrædende grad væsentlig har været betinget af høstens udfald og som gjennemsnitlig taget kan ansættes til 25 à 30 pct hvert tiår.

Indførselen af *salt* er for den største del afhængig af fiskerierne, hvortil der beregnes at medgå omtr. 60,000 kubikmeter (600,000 hl.) årlig. Denne import tiltog i årene 18 $\frac{51}{3}$ —18 $\frac{56}{6}$ fra 719,000 til 1,127,000 hl., men har siden i det hele taget holdt sig omtrent på samme standpunkt.

Den betydelige tilvæxt i importen af *jern* beror dels på det tiltagende forbrug, dels på nedgangen i den norske jernproduktion, hvorom også udførselsopgaverne bærer et stærkt vidnesbyrd.

For *Danmarks* vedkommende lader det sig for de år, der ligger længere tilbage end 1865, kun med vanskelighed tilveiebringe lignende oversigter over indførselen og udførselen af de vigtigste omsætningsgjenstande som dem, vi har meddelt for Sverige og Norge. Dels findes der nemlig i den danske statistik for disse år ikke meddelt tilbagegående oversigter for længere årrækker, dels hindres undersøgelsen i væsentlig grad derved, at der mellem kongeriget Danmark og hertugdømmene Slesvig og Holsten m. m. dengang ikke bestod nogen toldgrænse.

På grund heraf indskrænke vi os til at meddele nedenstående oversigt over de vigtigste indførsels- og udførselsartikler i gjennemsnit for finantsårene 1865—66 og 1866—67 (der væsentlig falder sammen med kalenderårene 1865 og 1866) samt for årene 1870—74 og 1880—84, og skulle alene for enkelte hovedartikler give nogle supplerende oplysninger om omsætningen i tidligere år.

Indførsel:

		1865—66	1870—74	1880—84
Stenkul	ton	368,300	551,600	1,017,700
Salt.....	»	16,900	21,000	24,800
Sten ubearbejdede ell. grovt bearbejdede, møllestene, slibestene				
m. m.....	»	31,200	44,500	122,000
Jord og ler	»	3,700	4,100	6,280
Mursten og tagsten	tusinder	28,417	23,100	35,052
Metaller rå, hovedsagelig rujern	ton	8,700	11,400	17,500
Jern og stålvarer.....	»	25,750	39,550	58,200
Tømmer og trævarer	reg.-ton	240,900	276,600	337,600

	1865—66	1870—74	1880—84
Brænde..... favne ¹	21,886	28,920	40,543
Kornvarer..... kbm.	25,738	55,195	260,347
Sukker og sirup..... ton	18,457	26,300	28,495
Kaffe..... »	7,470	8,300	8,058
Oliekager..... »	960	7,400	25,576
Petroleum og andre olier..... »	2,175	6,850	16,205

Udførsel:

Kornvarer..... kbm.	483,600	441,000	300,100
Okser og kjør..... stykker	52,700	62,300	102,431
Får og lam..... »	29,200 ²	31,000	93,779
Svin og griser..... »	53,159 ²	125,600	334,275 ³
Smør..... ton	4,923	10,803	14,569
Flesk og kjød..... »	6,471	7,518	10,062

Bestuvning:

For indgående..... reg.-ton	693,900	904,900	1,576,000
For udgående..... »	362,700	375,400	472,400

Tilsammen reg.-ton 1,056,600 1,280,300 2,048,400

Som det vil sees, viser *stenkul* den samme stærke stigning i Danmark som i de to andre skandinaviske lande, idet indførselen i ottiårene var ikke langt fra dobbelt så stor som i syttiårene, medens der fra 1866—1874, når tidsrummets kortere længde tages i betragtning, var en forholdsvis end større tilvæxt. Mellem femtiårene og sextiårene var stigningen, ligesom i Sverige, end stærkere, idet der nemlig til Danmark og Hertugdømmerne i årene 1861 og 62 indførtes gennemsnitlig 3,339,800 tønner (à 150 kg) mod 1,328,600 tønner gennemsnitlig i årene 1852 og 1853, i hvilke år kongeriget Danmark alene indførte 1,122,400 tønner = 168,360 tons. Denne indførsel er altså i løbet af 30 år bleven omtrent 6-doblet.

Blandt de øvrige importartikler har især *trælast* samt *kornvarer* bidraget til skibsfartens forøgelse i den senere tid. Førstnævnte artikel viser vistnok ikke nogen særdeles stærk stigen — 22 pct i sidste tiår, — men da den er en så fremtrædende artikel i Danmarks indførsel, er dens tilvæxt, selv om den forholdsvis ikke er betydelig, dog af adskillig ind-

¹ 1 reg.-ton = ca 0,9 favn.

² I 1866.

³ Heraf landværts 210,800 stkr.

flydelse på skibsfarten. I årene 1850—1860 synes trælastindførselen til Danmark at have været temmelig stationær; der indførtes nemlig af tømmer og træ til Kongeriget og Hertugdømmerne tilsammen i årene 1861 og 1862 gennemsnitlig 301,400 reg.-ton mod 323,800 i årene 1852 og 1853, deraf til Danmark 200,900 reg.-ton, og af *brændeved* henholdsvis 25,800 og 27,700 favne, hvoraf til Danmark 24,600. I den første del af dette tidsrum, nemlig indtil 1856, var trælastindførselen i stigende, men sank i 1858 ganske betydeligt (fra 317,000 vægtton til 192,000) og hævede sig efter dette voldsomme fald kun lidt efter lidt, så at den i 1863 omtrent stod på samme standpunkt som i 1853. Den betydelige stigning i den seneste tid hidrører vistnok for en væsentlig del fra Kjøbenhavns stærke udvidelse samt for nogen del vel også fra jernbanebygning.

Indførselen af *kornvarer* har først i de senere år nået noget betydeligere omfang. Fra 257,000 hektoliter i årene 1866—67 er den voxet til over det tidobbelte i 1880—84. Til denne stærke tilvæxt, — der især gjorde sig bemærkelig i årene 1873—1877 samt i 1883—84 (for 1885 foreligger endnu ikke opgaver), — har indførselen af mais ydet et meget væsentligt bidrag, da der af denne, hovedsagelig til fedning af svin anvendte kornsort, i 1880—84 gennemsnitlig indførtes $\frac{1}{2}$ mill. tdr. (à 1,39 hl), medens indførselen for 1873 var en ren ubetydelighed (i 1872: 1,952 tdr.) Fra 1873 af begyndte man at anvende mais i brænderierne og fra 1876 som foderstof. Men også af hvede samt af byg og havre er der i de senere år bleven indført betydeligt mere end før, hvilket står i forbindelse med det danske landbrugs overgang fra den rene korndrift til en større og større produktion af slagtekvæg og fedevarer — et forhold, der vil blive nærmere omhandlet ved udførselen.

Næst de anførte importartikler har indførselen af *sten* tiltaget meget betydeligt, navnlig siden 1874. Indførselen heraf udgjorde i årene 1870—72 gennemsnitlig 38,000 tons vægt, men var i 1876—77 steget til henved 110,000 ton, aftog derefter noget, men var i årene 1882—84 gennemsnitlig 134,000 ton. Den overveiende del af denne indførsel går til Kjøbenhavn, og det ligger derfor nær at sætte dens tilvæxt i forbindelse med hovedstadens stærke udvikling i de senere år.

Som før oplyst, falder den væsentligste del af *udførselen* på landbrugets frembringelser, af hvilke tidligere kornvarer, men i senere år fædriftsprodukter have været af størst betydning. Af kornvarer udførtes

i årene 1852—53 fra det egentlige Danmark gennemsnitlig 3,480,000 hektoliter, altså noget mere end i ottiårene. Kornudførselen var i femtiårene i det hele taget i stigende og vedblev at stige indtil midten af sextiårene, da den efter det heldige udfald af høsten 1864 i året 1865 nåede et maximum af noget over 5 mill. hektoliter, medens gennemsnitsudførselen ved denne tid kan ansættes til henved $4\frac{1}{2}$ mill. ved siden af en indførsel af $\frac{1}{4}$ mill. hl. Når udførselen i de derpå følgende 20 år er sunket til ca 3 mill. hl., på samme tid som indførselen er steget så betydeligt, at den nærmer sig udførselen og i årene 1883 og 1884 endog var større end denne, da må man ikke deraf slutte, at Danmarks kornproduktion er aftaget. Denne beregnes nemlig af professor Falbe-Hansen i »Danmarks Statistik» til 12 mill. tdr. i 1847, 19 mill. tdr. i 1863—68 og 20 mill. tdr. i 1875—82, og det bemærkes, at de to første tal snarere er for høit beregnede end det sidste. Årsagen stikker derimod deri, at forbruget af kornvarer, dels til menneskeføde dels og fornemmelig, forsåvidt angår det, der anvendes til kvægfoder, i de senere år er tiltaget meget betydeligt.

Den formindskede udførsel af kornvarer er bleven opveiet ved en forøget udførsel af kreaturer og fedevareer. Sammenligner man nemlig årene 1865—66 og 1880—84, viser det sig, at bestuvningen af kornvarer er formindsket fra omtrent 240,000 til 150,000 reg.-ton, medens bestuvningen af de i tabellen opførte fædriftsfrembringelser er tiltaget fra omtrent 80,000 til 190,000 reg.-ton, så at der overhovedet for disse landbrugsprodukter bliver en forøgelse af 20,000 reg.-ton, hvilket rigtignok er en forholdsvis ringe tilvæxt.

Angående de øvrige transportgjenstande henvises til den foran meddelte tabel.

Den samlede bestuvning ved skibsfarten på Danmark og Hertugdømmerne udgjorde i årene 1852—53 gennemsnitlig omtrent 568,000 reg.-ton for indgående og 301,000 reg.-ton for udgående og i årene 1861—62 796,500 reg.-ton indgående og 373,400 reg.-ton udgående. Den årlige tilvæxt var altså 4,4 pct ved den indgående og 2,7 ved den udgående skibsfart. Fra midten af sextiårene til den første halvdel af syttiårene kan tilvæksten efter de foran i tabellen meddelte oplysninger beregnes til henholdsvis 4,7 og 0,5 pct, medens den i det derpå følgende tiår udgjorde 7,4 og 2,6 pct årlig.

Den stærke tilvæxt i de senere års skibsfart sammenlignet med de foregående års, beror, efter hvad overfor er nærmere udviklet, fornem-

lig på stenkulimportens voxende betydning, i forbindelse med den forøgede import af kornvarer samt af tømmer og andre til byggearbejder anvendte materialier.

At Danmarks udgående skibsfart gennemgående viser en ringere stigning, har sin hovedsagelige grund i kornudførselens forholdsvis svage tilvæxt og senere tilbagegang.

