

De norske Konkurrenceafhandlinger.

II.

A. N. Kiær: Skibsfartens økonomiske Forhold.

«Fra de tidligste Tider have Vandkommunikationerne spillet en meget fremtrædende Rolle i de økonomiske og sociale Forhold. Den tætteste Bebyggelse, de folkerigeste og mest velhavende Stæder, og i det Hele det mest intensive økonomiske og sociale Liv har til alle Tider fortrinsvis været samlet ved eller i Nærheden af Flodbredder og Søkyster. For Oldtidens som for Middelalderens og Nutidens Kulturfolk har Vandkommunikationen været en af de vigtigste Løftestænger for Udviklingen af deres økonomiske Kraft, og omend i vor Tidsalder Jernbanerne mere og mere synes bestemte til at indtage den første Plads, hævder Søfarten dog fremdeles sin Rang som et uerstatteligt Forbindelsesled mellem de ved Havet adskilte Lande.» For Chefen for Norges statistiske Bureau maatte det have en særlig Betydning at gjøre Skibsfartens økonomiske Forhold til Gjenstand for en Række oplysende Bidrag.

Lad os som Momenter i Skibsfartens historiske Udvikling kun minde om følgende: Indførelsen

af en egenlig Søfart, ved Fønikierne; Brugen af Sejl, der omend bekjendt ogsaa for Oldtidens ældste Folk (Ægypterne) dog først senere fik ret praktisk Anvendelse; — Opfindelsen af Kompasset; — Opdagelsen af Søvejen til Amerika (12. Oktbr. 1492) og til Indien (26. Avg. 1498); — Dampkraften, hvis Anvendelse vel kan føres tilbage til omkring Aar 1700, men dog først hundrede Aar senere blev praktisk (Rob. Fultons Prøvetur paa Hudsonfloden 1807; New-Yorker-Dampskibet Savannahs Fart over Oceanet 1819). Og af Momenter i den senere Tids Skibsfartshistorie; Ophævelsen af den engelske Navigationsakt og af andre Indskrænkninger i den internationale Skibsfart; — Organisationen af regelmæssige Dampskibslinjer; — Amerikaneren Maurys Undersøgelser angaaende de fordelagtigste Sejlingsruter og i det Hele Meteorologiens Fremskridt; — Forbedringen af Fyr- og Havnevæsen; — Anlæg af Dokker; — Aabningen af Suezkanalen. — Det mest fremtrædende Træk i vor Tids Skibsfart er den stigende Konkurrence mellem Sejl- og Dampskibe. I Dampskibsfarten staar England som Nr. 1; i Sejlskibsfarten er næst efter den engelske og den amerikanske den norske af størst Betydning; derefter den italienske, tyske og franske. — Som det største kontinentale Sejlskibs-Rederi nævnes Wätjen & Co. i Bremen, der i 1876 ejede en Flaade paa 40 Sejlskibe med en samlet Drægtighed af 34714 Registertons. Men Sejlskibs-Rederierne stilles langt i Skygge af Dampskibs-Rederierne. Af disse fortjene navnlig at nævnes: Cunard Company, Inman Co., Allan Line, Anchor Line, Pacific Steam Co., Peninsular and Oriental Steam Navig. Co. (i 1875 63 Dampskibe, med 123000 Registertons, 22555 Hestekræfter), Messageries Maritimes, Norddeutsche Lloyd m. fl. — Det største

enkelte Skib er «Great Eastern», bygget 1854—58, 22500 Tons Brutto, 13000 Tons Netto; i teknisk Henseende et dygtigt Arbejde, i økonomisk Henseende et stort Misgreb. I Foraaret 1870 beregnedes Tabet for de forskjellige Aktieselskaber, der efter hinanden overtog dette *enfant terrible*, til 1 Mill. £. Foruden enkelte Rejser til Amerika med Tropper og Passagerer, har det indtil 1874 alene været benyttet til Nedlægning af endel større Telegrafkabler.

Nogen fuldstændig og paalidelig Angivelse af de forskjellige Landes Handelsflaader savnes. Dog anføres følgende Tal:

Lande.	Antal Sejlskibe.	Antal Dampskibe.	Ialt Transportevne i Tusinder af be- regnede Reg.-Tons.
Storbritannien og Irland .	21021	3852	11693
Britiske Besiddelser	11209	743	1956
Førene Stater	17226	3958	5471
Frankrig	5487	516	1629
Tyskland	4242	253	1538
Norge	7248	199	1357
Italien	8079	133	1220
Spanien	?	?	1019
Holland	1731	73	582
Rusland	3039	158	442
Grækenland	6123	12	442
Østrig	1765	95	422
Danmark	2723	123	309
Finland	1689	97	284
Portugal	?	?	132
Tyrkiet og Ægypten	?	?	127
Belgien	41	28	116

Disse Angivelser udvise, for de anførte Lande, tilsammen c. 1100 Dampskibe og henvend 100 000 Sejlskibe. Disses Lastevne anføres til 14237, Dampskibenes til 3867 Tusinde Tons. Regnes Dampskibenes Transportevne lig det 4-Dobbelte af Sejlskibenes, faas altsaa en samlet Transportevne paa 29705 Tusinde Reg.-Tons. Men til de i det Foran-

staaende medtagne Fartøjer maa lægges en stor Mængde Flod- og Indsø-Fartøjer. — Sejlskibsfarten har siden 1868 i det Hele (bortset fra nogle faa Lande, navnlig Norge og Italien) været i Aftagende, saa at den nu omtrent indtager samme Standpunkt som i 1860. Dampskibsfarten er derimod bestandig i en meget stærk Tiltagen. —

De for Transportvirksomheden i det Hele og særlig for Søtransporten vigtigste Transportgjenstande ere fornemmelig Trævarer, Stenkul og Korn. Som Artikler af anden Rang kan nævnes: Jern og Staal, Bomuld, Hamp og Lim, Uld, Salt, Sukker, Metaller, Petroleum, Guano, Huder, Manufakturvarer, Kaffe og andre Kolonialvarer. —

Under mindre udviklede Forhold besørger Transporten af Transportgjenstandenes Ejer enten ved ham selv eller ved Folk, der ere i hans Tjeneste. Hvor Arbejdsdelingen er trængt igjennem, udskiller derimod Transporten sig som en selvstændig Forretning, og der danner sig Transportmarkeder med Transportkøbere og Transport-sælgere, og de bestemmende Momenter blive da: Transportens Nytteværdi for den, der begjærer den udført, og dens Omkostninger for den, der udfører den.

Vi betragte først Skibsfartens Betydning for Transportkøberen.

I nogle Tilfælde er Søvejen den eneste mulige Transportvej; i flere optræder den derimod som konkurrerende med andre Kommunikationslinjer. Hvor der er Valg mellem flere Befordringsmaader, beror Valget paa Forholdet mellem Transportens Nytteværdi og den forlangte Fragtpris. Ved Sammenligningen mellem de forskellige Transportmaaders Nytteværdi kommer det hovedsagelig an paa Befordringens Hurtighed, Regelmæssighed,

Bekvemhed og Sikkerhed. Disse Momenter have dog ikke samme Betydning for de forskjellige Transportgjenstande. Transportens Hurtighed kommer saaledes hovedsagelig i Betragtning ved Person- og Brevtransport, kun delvis ved Varetransport; dens Bekvemmelighed navnlig ved Persontransporten.

I Henseende til Transportens Hurtighed (udtrykt i de pr. Time tilbagelagte Antal Kilometer *) meddeles Følgende:

A. Jernbaner (den effektive Hurtighed.)		
1. Extratog:		
England	60—70	Kilometer.
Frankrig	ca. 50	—
Tyskland	40—50	—
Danmark	40	—
Sverig	35—40	—
Norge	30	—
2. Almindelige Persontog:		
England	40—50	—
do. Parliament. trains	30—40	—
Frankrig	30—35	—
Tyskland	26—38	—
do. blandede Tog	16—34	—
Danmark	26	—
Sverig	23	—
Norge	23	—
3. Godstog:		
Frankrig	11—15	—
England	meget hurtigere.	
B. Landeveje:		
1. Persontransport	ca. 10	Kilometer.
2. Godstransport	ca. 4	—
C. Dampskibsfart.		
1. Postdampskibe:		
Queenstown—Sandy Hook	20,5	—

*) Det i Søruiter mest brugelige Længdemaal er engelske Sømil, hvoraf 60 gaa paa 1 Grad, altsaa 1 eng. Sømil = $\frac{1}{4}$ geogr. Mil. 54 eng. Sømil = 100 Kilometer. 1 dansk Mil = 7,5 Kilometer.

2. Lastdampskibe:

London—New-York	13	Kilometer.
Bergen—New-York	15	—
Kristianssand—Santander	17	—

D. Sejlskibsfart:

Engelske Klippere, Kina—England . . . 9,4 —

Andre engelse Sejlskibe:

Rio Janeiro—Portsmouth 7,6 —

Cap Lizard—Gibraltor 7,3 —

Cap Lizard—Halifax 4,4 —

Norske Sejlskibe:

Pensacola—Havre 8,2 —

New-York—London 7,2 —

Newcastle—St. Petersborg 5,0 —

Norge—Frankrig 3,4 —

Botniske Bugt—England 3,1 —

Herefter kan man maaske som gennemsnitligt Forhold antage:

Jernbaner: Exprestog	40—45	Kilometer pr. Time.
— almindelige Persontog	30—35	— —
— Godstog	12—15	— —
Postdampskibe	20—21	— —
Lastedampskibe	13—15	— —
Sejlskibe: Oceanfart	6—7	— —
— i Fart paa Østersøen, Middelhavet og andre mere lukkede Farvande	3 à 5	— —

Det maa imidlertid bemærkes, at der i det Foranstaaende for Jernbanernes Vedkommende er taget Hensyn til de ved Stationerne forekommende Standsninger; Togenes Farthastighed mellem Stationerne er meget større end den effektive Hastighed, idet Ophold og Forsinkelser ved Stationer f. Ex. ved de franske Jernbaner i 1863 medtog c. 20 pCt. af den hele Tid ved Exprestog og c. 30 pCt. ved almindelige Persontog, ved de engelske Jernbaner henholdsvis 12 og 20 pCt. Hertil er der for Dampskibenes Vedkommende ikke taget Hensyn. Ogsaa maa bemærkes Forskjellen mellem Jernbaner og Skibsfart, for-

saavidt angaar Fart kun om Dagen eller baade Nat og Dag.

I Henseende til Transportens Regelmæssighed, der for Transportkjøberen i mange Tilfælde er af stor Vigtighed, kan Søtransporten i det Hele ikke maale sig med Landtransporten og navnlig ikke med Jernbanetransporten. Dog have Dampskibene efterhaanden bragt det til en forholdsvis meget betydelig Regelmæssighed.

Ogsaa med Hensyn til Bekvemheden vil Jernbanerne i mange Tilfælde være at foretrække. Vel kan Dampskibe undertiden byde de Rejsende flere Bekvemmeligheder; men naar der ved «Bekvemhed» forstaas Adgangen til at benytte Transporten paa den belejligste Tid, vil Jernbanerne komme til at indtage første Plads, da Trafikforholdene ved dem gjøre, at de i korte og regelmæssige Mellemrum, ofte flere Gange daglig, stille sig til Transportkjøberens Tjeneste. Dog have Dampskibene ogsaa i denne Henseende gjort og gjøre fremdeles betydelige Fremskridt.

Endelig er der Spørgsmaalet om Sikkerheden. Ogsaa her staa Jernbanerne i det Hele betydeligt over Dampskibene, og disse over Sejlskibene. Hvad Persontransporten angaar, kommer fornemmelig i Betragtning den Risiko, som de forskjellige Transportmaader medfører for Liv og Lemmer. Nogen nøjagtig Statistik haves ikke her; men af de Oplysninger, der haves, ses det, at ved Jernbanerejser er Faren for Tab af Menneskeliv næsten forsvindende. Ved Dampskibe er den betydeligt større, og ved Sejlskibe endnu større. Imidlertid forekommer ogsaa Exempler paa en høj Grad af Sikkerhed paa Søen. Saaledes skal under de talrige (i de senere Tider over 100 aarlige Overfarter over Atlanterhavet) Rejser, der ere

udførte af Cunardlinjens Dampskibe i Aarene 1840—75, ikke ét Menneskeliv, ja ikke engang noget Brev være gaaet tabt enten ved Skibbrud eller ved Sammenstød eller Ild eller ved nogen af de ellers altfor hyppigt forekommende Søulykker. Dette overordenligt gunstige Resultat skyldes navnlig en høj Grad af Punktlighed, Orden og Disciplin. Ogsaa andre Dampskibslinjer udmærke sig i samme Retning. — Hvad Beskadigelser angaar, er Antallet af dem ved de kontinentale Jernbaner vel omtr. 4 à 5 Gange saa stort som Antallet af de Døde, medens det ved Søvejen antages at være af forholdsvis mindre Betydning.

I Almindelighed kan siges, at med Hensyn til Transportmidlets Nyttевærdi staar Søtransport adskilligt under Jernbanetransport, ihvorvel det fuldkomneste Søtransportmiddel, de regelmæssige Dampskibslinjer, i flere vigtige Punkter staar Jernbanekommunikationen forholdsvis nær. Anderledes stiller Sagen sig med Hensyn til det næste Hovedpunkt, — Transportprisen.

En Sammenligning mellem Jernbanernes og Dampskibenes Priser for Persontransport er ikke vel mulig, da de forskellige Befordringsmaader ved Siden af den egenlige Persontransport yde en forskjellig Grad af Bekvemmelighed, Adgang til Medtagelse af større eller mindre Bagage m. m. I Dampskibenes Priser er ogsaa Udgift til Fortæring ofte medtaget. Ved Jernbanerejser, der vare flere Dage, forøges ogsaa undertiden Udgifterne ved Omkostninger til Natteløgis og ved Kjørslen til og fra Stationerne, medens ved Dampskibsrejser en tilsvarende Udgiftsforøgelse kun finder Sted ved Rejsens Begyndelse og Ende. Disse og lignende Forhold gjøre Sammenligningen vanskelig; men det synes, at der ikke er stor Forskjel

mellem, hvad Jernbane- og Dampskibsrejser koste i Forhold til de tilbagelagte Afstande.

Hvad Godstransporten angaar, er Prisen for de forskjellige Varesorter stærkt varierende. De gennemsnitlige Transportpriser for Varer af forskjellig Slags udgjorde pr. Jernbane, udtrykte i Øre pr. Ton-Kilometer (T. K.) 3: for Transporten af en Ton pr. Kilometer:

Ved de norske Jernbaner (i 1874)	6,3	Øre.
— svenske Statsbaner (i 1874)	5,4	—
— sjællandske Baner (i 1874)	9,1	—
— jydske — (i 1874)	6,3	—
— preussiske — (i 1844)	12,4	—
— — — (i 1867)	4,2	—
— franske — (i 1865)	4,3	—

Pr. Landevej varierer i Norge Prisen for Transporten af 1 Ton tunge Varer pr. Kilometer mellem 20 og 40 Øre. I Frankrig og Tyskland regnes i Almindelighed 18 Øre pr. T. K. Paa de bedste Chausseer antages Prisen at kunne ansættes til 10—15 Øre pr. T. K. — Paa Hesteryg regnes i Norge fra 72 Øre til 1 Kr. 50 Ø.; i Frankrig regnes Transporten paa Mulæselryg til 1 fr. = 72 Øre pr. T. K. — I Slutningen af det 18. Aarhundrede kostede Kjørslen mellem London og Leeds 62 Øre og mellem Liverpool og Manchester 70 Øre for de samme Varer, hvis Transport paa Jernbanen nu koster 14 à 18 Øre.

Transporten ad Søvejen er meget stærkt varierende; men i Almindelighed byder Vandvejen Varetransporten meget betydelige Fordele. Paa Grund af Fragtsatsernes store Forskjellighed indenfor en og samme Transportart kan Prisforholdet mellem de forskjellige Transportarter indbyrdes kun vanskeligt angives; men naar man vil danne sig et omtrentligt Begreb om Forholdet, kan man udtrykke

de almindelige Transportpriser pr. T. K. for tunge grove Varer ved følgende Række:

Rideveje (Kløvveje)	70—80	Øre.
Almindelige Kjøreveje	20—30	—
Chausseer	10—20	—
Jernbaner: a) Varer overhovedet	4—7	—
b) grovere Varer	2—4	—
Kanaler og Floder	1—2	—
Søveje a) naar Afstanden er under 1000 Kilometer . . .	$\frac{3}{4}$ — $1\frac{1}{4}$	—
b) — — — 2000—5000 — . . .	$\frac{1}{2}$ —1	—
c) — — — over 5000 — . . .	$\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{2}$	—

Som det vil ses, er Forskjellen ganske overordenlig, og det vil heraf kunne sluttet, hvilken betydningsfuld Rolle Vandtransporten maa spille i den hele Omsætnings Økonomi, idet selv den billigste Jernbanetransport neppe kan stilles ved Siden af den dyreste Søtransport. Af endnu større Betydning maatte denne Befordringsmaade være i de Tider, da man ikke havde Jernbaner, og da selv Landevejene vare i en daarlig Forfatning, medens Søtransporten vistnok ogsaa var ufuldkommen, men dog forholdsvis ikke stod saa meget tilbage som de øvrige Kommunikationsmidler. — I Henseende til Forholdet mellem de almindelige Transportpriser for Sejlskibs- og Dampskibsbefordring, er sidstnævnte vistnok i Reglen noget dyrere; men for de fleste Varers Vedkommende er Forskjellen dog ikke betydelig, ja i enkelte Tilfælde maa Dampskibe endog sejle for en lavere Fragt end Sejlskibe.

Skibsfartens Stilling i Kommunikationsmidlernes Række kan saaledes i Almindelighed karakteriseres paa følgende Maade: Hvad Persontransporten angaar, staar den Nyttevirkning, der opnaas ved det fuldkomneste Søkommunikationsmiddel, Dampskibet, tilbage for Jernbanebefordring, men over Landevejsbefordring. Da derhos Transportpriserne i det Hele vistnok knap ere saa billige som

ved Jernbanerne, staa disse i Henseende til Persontransport ubetinget øverst. — Hvad Godstrafiken angaar, yder Skibsfarten, navnlig ved Befordring af de grovere Artikler, i det Væsenlige omtrent samme Nyttevirkning som Jernbanetransporten og er meget betydeligt billigere end denne saavel som enhver anden Transportart.

Efter at have betragtet Skibsfarten fra Transportkøberens bliver den at betragte fra Transportsælgerens, altsaa Skibsrederens Standpunkt.

Skibsrederens Indkomst bestaar i Overskudet af Bruttofragten over Skibsfartsudgifterne. Da den saaledes er en Difference mellem disse to Størrelser, kan den forøges dels ved en Forøgelse af Bruttoindtægten, dels ved en Formindskelse i Driftsudgifterne.

Af de Faktorer, der influere paa Bruttoindtægten's Størrelse, er selvfølgelig Fragtsatsen den vigtigste. Fragtnoteringen er et vanskeligt overskueligt Forhold paa Grund af Brugen af saa mange forskellige Enheder, saa mange forskellige Møntsorter, og overhovedet saa mange forskellige Beregningsmaader, at Indførelsen af en international ensartet Fragtnoteringspraxis med visse universelle Standardenheder og paa ensartet Grundlag byggede Reduktionsskalaer vilde være af stor Betydning for Skibsfarten til Erhvervelse af den Oversigt over Fragtforholdene, som under den nuværende brogede Mængde af forskellige Noteringer kun med største Vanskelighed lader sig istandbringe. En saadan Foranstaltning vilde staa i god Samklang med de Bestræbelser, som i senere Aar med Held ere gjorte for at tilvejebringe ensartede internationale Regler for Skibsmaalingen.

Af de Momenter, der have Indflydelse paa Bruttofragten, nævne vi først **Fartøjernes Lasteevne**. Dennes Indflydelse er selvfølgelig. Imidlertid maa det ikke overses, at et større **Fartøj** ofte maa nøje sig med en ufuldstændig **Ladning** eller ogsaa med lavere **Fragtsatser**. Fordelagtigheden ved store **Fartøjer** betinges overhovedet af **Omsætningsforholdene**. Naar en vis **Grænse** ikke overskrides, have de store **Fartøjer** forholdsvis mindre **Omkostninger** end de smaa; men et væsentligt **Moment** ved Spørgsmaalet om, hvor denne **Grænse** er, ligger netop i **Omsætningens Behov** for store **Skibe**. Den stigende **Anskaffelse** af disse er gaaet for sig samtidigt med en storartet **Udvikling** af **Handelsomsætningen**. Men selv om **Omsætningsforholdene** begunstige **Anvendelsen** af store **Fartøjer**, kunne **Naturforholdene** være til **Hinder**, idet **Fartøjerne** paa **Grund** af deres **Størrelse** dels kunne være for dybtgaaende, dels vanskelige at manøvrere. Til en vis **Grad** kunne saadanne **Hindringer** overvindes. **Monstreskibet «Great Eastern»** er det mærkeligste **Exempel** paa et **Tilfælde**, hvor de tekniske **Vanskeligheder** ere blevne overvundne, men hvor de økonomiske **Betingelser** ikke have været tilstede. Den britiske **Handelsflaade** havde (ved **Udgangen** af 1875) 1 **Sejlskib** og 9 **Dampskibe** paa over 3000 **Reg.-Tons**. (Ved **Reg.-Tons** forstaas altid **Skibets Netto-Tonnage**). Paa mellem 2000 og 3000 **Reg.-Tons** havde den 14 **Sejlskibe** og 89 **Dampskibe**. Den tyske **Handelsflaade** havde (Decbr. 1873) intet saa stort **Sejlskib** og kun 28 **Dampskibe** paa fra 2000 til 2500 **Reg.-Tons**. Af den norske **Handelsflaade** var (Decbr. 1875) de største **Skibe** 2 **Dampskibe** à c. 1500 **Reg.-Tons**. — Foruden **Fartøjets Størrelse** er ved Spørgsmaalet om dets **Lasteevne** selvfølgelig ogsaa **Konstruktionen** og **Bestuv-**

ningsmaaden af Betydning. Som bekjendt har man i den senere Tid meget diskuteret Spørgsmaalet om at foreskrive og afmærke for hvert Skib en bestemt Ladelinje, som ikke maatte overskrides, samt om Begrænsningen af Adgangen til at føre Dækslast i Efteraars- og Vintermaanederne. — Ved Dampskibene optager Maskin- og Kulrummet en betydelig Del af det Rum, der ellers vilde være disponibelt for Indtagelsen af Last; man antager, at der herved gaar 20 à 22 pCt. af Bruttoindtægten tabt, i transatlantisk Fart henved 25 pCt. De ældre Dampmaskiner optog baade meget mere Plads end de nuværende og brugte meget mere Kul, hvorfor det længe, efterat Dampskibe kom i Brug, ansaas for en Umulighed, at man ved Dampens Hjælp kunde komme over Atlanterhavet. Man mente nemlig, at man ikke vilde kunne faa Plads til at medtage tilstrækkeligt Kul. Endnu i vor Tid har Dampskibsfart til Indien rundt det gode Haabs Forbjerg, altsaa forinden Suezkanalens Istandbringelse, vist sig som et ikke lønnende Foretagende. Feltet for Dampskibenes Virksomhed er imidlertid efterhaanden stadig blevet udvidet, og blandt de Aarsager, som have medvirket hertil, er Formindskelsen i Kulforbruget (der baade betinger en formindsket Udgift og en forøget Indtægt) ikke den mindste.

Ved Spørgsmaalet om Lasteevnens Udnyttning maa man bemærke, at fra et Sted, f. Ex. London, hvor Indførslen i Volumen betydeligt overstiger Udførslen, vil en stor Del af de ankomne Fartøjer altid blive nødt til at afsejle i Ballast eller med ringe Ladning. Her vil i Reglen Konkurrencen trykke Udfragterne saa langt ned, at der ikke bliver væsentligt større aarligt Nettoudbytte for de Fartøjer, der faa Ladning for udgaende, end for dem, der rejse uden Ladning. Forholdet stiller sig

imidtertid ofte saaledes, at der til samme Havne ankommer baade lastede og ballastede Fartøjer, og ligeledes afgaar Fartøjer med og uden Ladning. — Hvad særligt Personbefordringen angaar, er det antageligt, at Forholdet mellem det Antal Passagerer, som et Dampskib kan medtage og det Antal, som det gennemsnitligt medtager, stiller sig uheldigere end ved Jernbanerne.

Sejladsens og Havneexpeditionens Hurtighed influerer vel ikke stærkt, men noget, paa Bruttoindtægten ved den enkelte Rejse, men er selvfølgelig af væsenlig Betydning for den i den hele Farttid optjente Bruttofragt, saavel som for den enkelte Rejses Nettoindtægt. Paa dette Forhold beror hovedsagelig Dampfartøjernes Overlegenhed over Sejlfartøjer, idet deres Bruttoindtægter væsenlig paa Grund af det større Antal i Aarets Løb udførte Rejser overhovedet kan antages at udgjøre et 3—5 Gange saa stort Beløb pr. Reg.-Tons i Sammenligning med Sejlskibe. — Det er en vigtig, men ofte vanskelig Opgave for Skibsbyggeren at finde en Konstruktion, der, samtidigt med at den fremmer Sejladsens Hurtighed, undlader at indskrænke Fartøjets Lasteevne. Ved Siden af Skibskonstruktionen spiller Navigationsdygtigheden her en vigtig Rolle. Medens Skibsrejser i gamle Dage ofte vare meget langsomme, fordi man fulgte Kysten i alle dens Krumninger, begyndte man efter Kompassets Opfindelse at gaa den lige Vej tversover den aabne Sø. I nyere Tid har man imidlertid gjort den Erfaring, at den lige Vej tilsøs ikke altid er den hurtigste, idet det navnlig ved Amerikaneren Maurys Undersøgelser er blevet godtgjort, at man ved at følge visse fra den lige Vej ofte betydeligt afvigende Ruter kan gjøre Regning paa at træffe gunstigere Vinde end ellers. Ved de paa Grundlag af disse

Undersøgelser udarbejdede Sejleruter er Rejsetiden bleven meget forkortet, og Fragtindtægterne altsaa forøgede. Saaledes anføres Rejsen fra de Forenede Staters østlige Havne til Kalifornien gjennemsnitligt at være bleven forkortet med 30 Dage, Rejsen til Avstralien med 20 Dage, til Rio Janeiro med 10 Dage, siden Maury i 1855 udgav sit Værk «The physical Geography of the Sea and its Meteorology.» — Hvad Havneexpeditionen angaar, anføre vi kun, at Dampskibe bruge en betydeligt kortere Expeditionstid end Sejlskibe. Ja af forskjellige Oplysninger herom synes det endog at fremgaa, at Dampskibe ved Havneexpeditionerne indspare forholdsvis endnu mere Tid end under selve Rejserne, idet de under disse skulle bruge $\frac{1}{3}$ à $\frac{1}{5}$, men i Havn oftest kun $\frac{1}{6}$ à $\frac{1}{10}$ af den Tid, Sejlskibene bruge ved Ladninger af samme Beskaffenhed.

Foruden de nævnte Forhold har ogsaa Fartens gjennemsnitlige Længde og den valgte Fartplan Indflydelse paa Skibsrederens Bruttoindtægt. — I Almindelighed kan siges, at under lige Omstændigheder vil det mindre Fartøj have en i Forhold til Tonnagen betydeligt større Bruttoindtægt end det større, fordi det har lettere ved at opnaa en bedre Fragtnotering og bedre Bestuvningsforhold, og fordi det taber forholdsvis mindre Tid ved Havneophold. — Dampskibe have ved samme Fragtnotering i Forhold til Tonnagen en flerdobbelt saa stor Bruttoindtægt som Sejlskibe paa Grund af deres hurtigere Sejlads, hurtigere Havneexpedition og i Reglen længere Farttid. Alle disse Momenter gjøre sig dog især gjældende i de kortere Ruter: fordi Sejlfartøjerne sejle betydeligt langsommere i de mere indelukkede Farvande end i Oceanfarten; fordi Havneopholdet tager forholdsvis

mere af Farttiden i de kortere Ruter, og fordi Langfarten i Reglen beskæftiger Sejlskibene i en længere Tid af Aaret end de korte Ruter gjøre. Dertil kommer, at paa de lange Ruter gaar en større Del af Dampskibenes Lasterum tabt til Kulbeholdningen. Paa de korte, de for Dampskibene gunstigste Ruter vil 1 Dampskib kunne sættes lig 7 à 8 Sejlfartøjer af tilsvarende Størrelser, paa de for Sejlskibene gunstigste derimod kun lig c. 3 Sejlskibe. Da imidlertid Sejlfartøjerne anvendes mere i længere Ruter og tillige i Reglen ere betydeligt mindre end Dampskibene, er det rimeligt, at Forholdet omtrent vil kunne udtrykkes som 1: 4. —

I det Foregaaende er Skibsrederens Bruttoindtægt omtalt. Tilbage staar Spørgsmaalet om Skibsfartens Udgifter. Hvilken overvejende Betydning disse have, vil indlyse, naar vi meddele, at efter Undersøgelser, der ere byggede paa 159 Aarsregnskaber for norske Sejlskibe, udgjorde Skibsfartens Udgifter 1867—69 ikke mindre end 83,8 pCt. af den samlede Bruttofragt; for 40 Fartøjer udgjorde Udgifterne i 1870 79 pCt. af Bruttoindtægten. En Formindskelse i Udgifterne paa 5 pCt. vilde herefter bringe Nettoindtægten til at stige med 20 à 25 pCt.

Af de løbende Udgifter udgjøre de, der medgaa til Hyrer og Proviant for Sejlfartøjerne den betydeligste Del, nemlig for Fartøjer af c. 300 Reg.-Tons c. 57 pCt. For Dampfartøjer af samme Størrelse udgjorde de derimod kun 29 pCt., og ved store Dampskibe paa 2000 Tons synker Forholdet til under 20 pCt.; her danne Maskinudgifterne den største Del af de daglige Udgifter.

Ogsaa Vedligeholdelses- og Assuranceudgifterne udgjøre en meget betydelig Del. I Forhold til Bruttofragten kunne samtlige Vedligeholdelsesudgifter ved

norske Sejlskibe antages at udgjøre 20 à 25 pCt.; i Forhold til Skibets Værdi c. 14 à 16 pCt. aarlig, deraf 4 à 5 pCt. til Assurance. For Dampskibenes Vedkommende regnes 13 à 15 pCt. I Forhold til de transporterede Mængder falder der paa Sejlskibene næsten $1\frac{1}{2}$ Gang saa stor Vedligeholdelses- og Assuranceudgift som paa Dampskibene. Skibenes forskellige Art og Størrelse, Ladningens Beskaffenhed, Bestuvningsmaaden m. m. influere stærkt paa disse Udgifter.

Af en Tabel, Hr. Kiær har føjet til sit Arbejde, og i hvilken han har sammenfattet Hovedresultaterne af Undersøgelser om Forholdet mellem de løbende Udgifter og Fartøjernes Transportevne, faas bl. A. Bekræftelse paa, hvad der alt fremdroges under Behandlingen af Skibsfartens Indtægtsside, nemlig at Dampskibenes Overlegenhed er størst i de kortere Ruter og i de Ruter, hvor store Fartøjer kunne anvendes. Ogsaa faa vi her Bidrag til Belysning af Spørgsmaalet om Betydningen af Skibenes Størrelse, Vigtigheden af at paaskynde Sejlads og Expedition og af at undgaa selv blot nogle faa Dages Forsinkelse m. m.

Sluttelig giver Hr. Kiær nogle Oplysninger om Havneudgifter, Mæglerens Provision for Afslutningen af Fragten, Fragtassurance og enkelte andre hermed i Forbindelse staaende Udgifter.

Hr. Kiær slutter sin Afhandling, om hvis Indhold foranstaaende Referat giver Læserne Oplysning, med at erkjende, at hans «Bidrag til Belysning af Skibsfartens økonomiske Forhold» vel ere ufuldstændige, idet der staar flere vigtige Sider af Skibsfartens Økonomi tilbage at undersøge. Ogsaa har under Afhandlingens Udarbejdelse det Spørgsmaal paatrængt sig ham, om han ikke af og

til har strejft vel meget ind paa et altfor specielt Omraade, hvor Spørgsmaalene i det Hele ere af mere teknisk end nationaløkonomisk Art og til sin Løsning derfor fremfor Alt kræve fagmæssig Indsigt. Han tror imidlertid, «at den nationaløkonomiske Forskning ogsaa paa saadanne Felter har en Opgave at løse, dels nemlig ved at undersøge, hvorledes de almene økonomiske Love gjøre sig gjældende i de enkelte Næringsforhold, dels ogsaa, fordi det empiriske Studium af de konkrete Forhold er af Vigtighed for Erkjendelsen af Nationaløkonomiens Love.»

III.

Gamborg: Byerne og Landet.

Det interessante, stedse betydningsfuldere Spørgsmaal om Byernes og Landets indbyrdes Forhold med Hensyn til Befolkning og Produktion har i Hr. Gamborgs lille Afhandling kun fundet en ganske skitsemæssig Fremstilling. Forf. anfører nogle faa historiske og literære Data til Belysning af Bylivets og Landlivets Præg paa Personligheden; — han omtaler Ad. Smiths og Thünens Anskuelser om den økonomiske Vexelvirkning mellem By og Land; — han berører Aarsagen til og Betydningen af Landbefolkningens Indflytning til Byerne; — han opkaster det Spørgsmaal, om Byerne give Landet et fyldestgørende Vederlag for deres Forbrug af Landbefolkningens Livskraft, og kommer til det Resultat, at Byerne paa Grund af deres større Dødelighed, maa antages at medføre en Formindskelse i hele Landets Livskraft; — han antyder

nogle af Aarsagerne til den større Dødelighed i Byerne, — og han meddeler sluttelig nogle statistiske Notitser til Belysning af Modsætningerne mellem By og Land i Norge.

Med hvilke Øjne betragter Forf. nu den baade i Fortid og Nutid omdebatterede Sag: Byernes, navnlig de store Byers, Væxt paa Landets Bekostning?

Han anfører Fordelene ved Bylivet: den lettere Adgang, det giver til Erhvervelsen af en selvstændig Stilling; den lettere Adgang til aandelig Udvikling, til Adspredelse og forskjelligartet Nydelse; den større Arbejdsdeling, der medfører at baade Industri og Handel vil udvikle sig kraftigst i Byerne; baade større materielt Velvære og et stærkere og friere Aandsliv. Medens der med det raa Agerbrug følger Aandstræghed, legemlig og aandelig Ubehjælpssomhed, Fastholden ved gamle Begreber, Slendrian, Mangel paa Dannelse, Velstand og Frihed, — udgaar der fra Byerne Frihed, Civilisation og Velstand (jfr. Fr. List). — Men Skyggesiderne maa ikke overses: Uregelmæssighed, Ustadighed og stærkt fluktuerende Konjunkturer findes navnlig i Byerne; Familielivet er i de store Byer udsat for Fare, ja for at ødelægges; Børneopdragelsen forsømmes; Usædeligheden befordres; Pengejagt bliver det vigtigste Maal. Guldalderen kjendte et idyllisk Landliv, men ikke store Byer: «Endnu ej Stæder, der var af dybe Grave omkranset», siger Ovid. «De tapreste Mænd, de mest udholdende Soldater, som heller ikke have de mindste aandelige Evner, fødes af Bønderne,» siger Cato. «Frankrig vilde være langt mægtigere, hvis Paris tilintetgjordes,» mener Rousseau. Og mange Socialister og ikke faa Nationaløkonomer have været tilbøjelige til at betragte Skyggesiderne som overvejende.

Forf. fremhæver, at Tyngdepunktet i Ankerne mod Byerne er den Formindskelse i hele Landets Livskraft, som tillægges Byerne. «Under Konkurrencens Tryk vil, naar Virksomheden er fuldkomment fri, enhver Produktion stræbe hen til kun at udvikle sig under de Forhold, som naturligen ere gunstige for den. Med dette som eneste Udgangspunkt for Undersøgelsen vil man komme til det Resultat, at Byernes Udvikling i økonomisk Henseende kun kan være heldig for Landet, idet dette derved mere og mere henvises til den Art af Virksomhed, som er den naturlige for det. Men» — en stor Produktion er ikke det ene Fornødne. «Hvis den menneskelige Stræben ene og alene var rettet paa Produktionen, og det højeste økonomiske Maal var at frembringe den størst mulige Mængde af Værdier med den mindst mulige Mængde af Omkostninger, vilde der ingen Anke kunde rejses mod en Forandring i Produktionen, som om den end for den enkelte Person, den enkelte Ejer eller det enkelte Land medførte Tilbagegang, dog gav andre Personer, Egne eller Lande et Udbytte, der var større end hines Tab. Det vilde da blot hedde: *laissez faire, laissez passer.*» Men «den økonomiske Virksomhed gaar ikke alene ud paa Produktion, som i sig selv ikke er det endelige Maal for den menneskelige Stræben, men ogsaa paa Produkternes Fordeling og Forbrug.» Andre end rent materielle Hensyn maa gjøres gjældende; ogsaa ethiske Hensyn maa tages i Betragtning. Betragtes Spørgsmaalet om Byernes Væxt paa Landets Bekostning, ikke fra et ensidigt Fri-Konkurrence-Standpunkt, men fra et alment socialt Standpunkt, «kan det vanskelig nægtes, at de Klager, som ofte føres over, at Landet forfordeles, undertiden kunne

være begrundede.» Og «naar man lægger Mærke til den ene af de Grunde, som bevirke, at Byerne maa søge Forstærkning af Arbejdskraft fra Landet, nemlig at Dødeligheden i Byerne er forholdsvis større, kommer der et betydningsfuldt Moment til,» der gjør, at Fordelene ved Byernes forholdsvis stærke Væxt maa stille sig som lidt tvivlsomme.
