

Udviklingen af Dampskibstrafikken fra Danmark til Storbritannien.

Af cand. polit. K. C. Lassen.

Aaret 1864 hidførte — hvor megen Ulykke og Sorg det ellers bragte for Danmark — dog i een Henseende en heldig Forandring for os. Det løste nemlig de Baand, som i Aarrækker saa eksklusivt havde knyttet vor Export af Landbrugsprodukter til vor sydlige Grænse og dannede saa at sige Introduktionen til vore Handlendes større Selvstændighed og Uafhængighed af Hamburgermarkedet og Aabningen af nye Handelsveje med den egentlige Aftager af vore Artikler, nemlig England. Vi sparede herefter Provisionen til de tyske Kjøbmænd, der vare Mellemmændene mellem Englænderne og os, og toge saaledes selv Fordelen ved den direkte Handelsforbindelse med Kjøberne i sidste Instans, hvad en gros Handelen angik. Allerede en Gang tidligere havde vi prøvet Fordelene derved. Da Krigen i 1848—50 afskar vor Handelsforbindelse med Tykkerne, og Afsætningen ad den Vej saaledes stoppedes, kaldte Trangen til nye Udførselsveje ganske naturlig Tanken om en direkte Forbindelse med den store Kjøber paa den anden Side af Vesterhavet til Live, og Regeringen lod meget resolut en Damper i denne Anledning bygge, Dampskibet »Jylland«, der med fuld Last kun stak 5 Fod, for at kunne befare Agger-Kanalen. I Spidsen af Ordningen af Handelsforbindelsen med Storbritannien sattes en sær-

deles duelig og praktisk Mand, Justitsraad, Dr. Poulsen i Flensborg, der i alle Maader var sin Post voxen. Skibet blev færdigt, Farten anonceret, og baade i Aviserne og i et særligt lille Skrift, der udkom, gjordes Publikum bekendt med, hvorledes Varerne skulde være behandlede, pakkede o. s. v., og de omtrentlige Priser, der kunde ventes, bleve opgivne. Alt var saaledes ypperlig forbedret, da Skibet var færdigt til at begynde sine Farter, og en livlig Trafik udviklede sig derfor ogsaa hurtig. Men senere fandt Regeringen, at den ikke burde være Entreprenør for privat Handelssamkvem, og tog saa Skibet ud af Ruten. Desværre havde Samfærdnelsen med England ikke varet længe nok, til at den var trængt almindelig ud i Befolkningen, saaledes at privat Initiativ kunde ventes til at holde en stadig Forbindelse vedlige. Efter Krigen gik Afsætningen atter mod Syd, og de gamle Forbindelser gjenoptoges, indtil, som bemærket, Aaret 1864 gjorde en Forandring heri, som blev af varigere Beskaffenhed.

Saaledes som den direkte Handelsforbindelse med England har udviklet sig i de 18 Aar, hvori den nu har bestaaet, paatrænger det Spørgsmaal sig ganske naturlig, om Beskaffenheden af denne Forbindelse er paa Højde med Tidens Krav, om den har fulgt med i Udviklingen af Forbindelsens Omfang. Der er for 2 Grupper af Udførselsprodukter et overmaade væsentligt Hensyn at holde fast ved i Afgjørelsen af Spørgsmaalet om, hvorvidt den bestaaende Ordning er, som den skal være, og dette er bl. A. Hensynet til Hurtigheden, hvormed Fremskaffelsen til Markedet skeer. For Kreaturerne og for Smørret gjælder det i al Almindelighed, at den hurtigste Transport ogsaa er den bedste — om end med et lille Forbehold for den første Gruppens Vedkommende — og med Tanken om de store Tab, som Værdiforringelser, foraarsagede ved langvarig Reise, kunne bevirke, er det ganske naturligt, at det Spørgsmaal med Styrke trænger sig frem: ere de nuværende Transportmidler, ved hvilke Exporten herfra af bemeldte Landbrugsprodukter besørges for Tiden, de inden-

og udenlandske Dampskibskompagniers forskjellige Dampbaade, af en saadan Hurtighed, at de ved Siden af det fornødne Hensyn til Sikkerheden samtidig tilfredsstille alle billige og rimelige Krav? Til Diskuteringen af dette Spørgsmaal skulle efterfølgende historiske og statistiske Data formentlig kunne danne et Grundlag.

Den 27de April 1865 aabnede Dampskibet »Gnome«, tilhørende Rhederiet J. Currie & Co. i Leith, den ugentlige direkte Fart paa Skotland ved Afgang herfra bemeldte Dag, medhavende den beskedne Last af 16 Stkr. Hornkvæg og 116 Stkr. Faar. Det var en Begivenhed, som hilsendes med Glæde af Landbostanden, og den skyldtes som saa mangfoldige andre, Landbruget nyttebringende Foranstaltninger, det kgl. Landhusholdningsselskabs Initiativ. I de første Aar lod Selskabet, som bekjendt, endog paa dets egen Bekostning en kyndig Mand ledsage hvert Dampskib, for at paase Kreaturerne Forplejning undervejs og deres rette Aflevering til Kommissionæren i Leith. Efterhaanden som Skibene bleve bedre indrettede, og Mandskabene mere fortrolige med Behandlingen af den levende Last, blev denne Forholdsregel, der tilmed ved den stærkt voxende Trafik blev besværlig og bekostelig, opgiven, og man har nøjedes med, blandt Skibets Besætning at have en Mand, der i paakommende Tilfælde var i Stand til at kunne slagte et Kreatur paa rigtig og fagmæssig Maade. — Farten paa Skotland var ordnet saaledes, at der hver anden Fredag afgik en Baad direkte fra Kjøbenhavn til Leith, hver anden Fredag en Baad via Aarhus. Hvor beskedne Fordringerne den Gang vare til en Kreaturdamper, sees deraf, at disse Baade — »Gnome« og »Snowdown« (senere endnu »Orient«) og »Florence« — kun kunde have et meget indskrænket Antal Dyr under Dækket, medens den langt overvejende Mængde, navnlig Hornkvæget, maatte staa paa det aabne Dæk, hvor Dyrene naturligtvis lede meget baade ved de mange Stød, de fik, og ved idelig at overdænges med Søvand, naar Søerne brøde ind over Skibet. Disse Skibe vare forholdsviis smaa, med

en Drægtighed af 250—300 Tons, Maskiner af 60—80 Hestes Kraft og gjorde omtr. 8—9 Knobs Fart, saaledes at de ved Afgang herfra Fredag under nogenlunde gode Vejrforhold kunde være i Leith Mandag Morgen, altsaa efter 65—70 Timers Rejse. Jeg bemærker udtrykkelig: under »nogenlunde gode« Vejrforhold endtes Rejsen paa denne Tid; thi under haardt Vejr trak den ofte længe ud. Exempelvis skal jeg saaledes anføre en Overfart til Leith, som Dampskibet »Snowdoun« havde i 1866. Lørdag Morden 3die November afgik Skibet fra Kjøbenhavn, medhavende 18 Stkr. Kvæg og 361 Faar*); »alle Kreaturerne maatte stilles paa Dækket, da der slet ingen Pladser vare under Dæk. Vejret var, med Undtagelse af hyppige Regnbyger, ret godt indtil Søndag Aften, da der rejste sig en stærk vestlig Storm med Regn- og Haglbyger, under hvilken Skibet tog meget Vand over, og Dyrene følgelig ofte stode i Vand(!), naar dette ikke hurtig nok kunde faa Afløb. Kl. 7—8 Aften tiltog Stormen saa meget, at Kaptejnen lod vende for at søge Havn i Norge; næste Morgen (altsaa Mandag) kom Skibet ogsaa i Havn i Mandal, hvor Kreaturerne fik frisk Strøelse og kom noget til Kræfter, men da det vedblev at blæse og regne de følgende 3 Dage, vare Faarene bestandig vaade(!). Til Studene havde derimod Konduktøren Presenninger, hvormed de vare dækkede hele Tiden. Om Morgenen den 8de lod Kaptejnen lette og staa ud efter igjen, da Stormen syntes at have taget noget af, men ude gik Søen endnu meget højt, og da Stormen paany tog til henimod Aften, tog Skibet atter en Mængde Vand over og slingrede saa stærkt; at flere af de en Tomme tykke Bindetove, hvormed Kvæget var fastbundet, sprang, naar Dyrets Vægt faldt paa dem. En af de Stude, der saaledes kom løs, brækkede det ene Bagben, og Konduktøren maatte paa Stedet slagte den. Om Natten til den 9de rasede der en fuldkommen Orkan med voldsomme Haglbyger, og da der var Fare for, at

*) Docent Westring's Indberetning af 26de November 1866.

Skibets Maskine ikke skulde kunne holde ved at arbejde mod den svære Sø, samt at Faarene, der ofte maatte svømme(!) i den Mængde Vand, Skibet tog over, skulde dø, maatte der atter vendes Kl. 5 Fredag Morgen; om Lørdagen kom Skibet igjen til Mandal, hvor Konduktøren maatte købe Foder til Kreaturerne. Efter atter at have ligget 4 Dage i Mandal under stærke Regnbyger og Storm, gik Skibet paany tilsøs den 14de om Morgenen og naaede denne Gang til Leith den 16de, skjøndt Vejret var haardt paa hele Rejsen. — Det var altsaa først hele 13 Døgn efter Afgangen fra Kjøbenhavn, at Damperen naaede sit Bestemmelsessted, og man spørger forbauset, hvorledes det da gik med Kreaturladningen? Ja, Svaret lyder, at foruden den Stud, som paa Grund af Benbrudet maatte slagtes (og hvis Kjød blev solgt i Mandal), vare ialt 11 Faar døde eller skyllede overbord, og Resten ankom til Leith »meget matte og forkomne«. — Det var nu ganske vist en af de uheldigste Ture, der blev gjort i de Aaringer, hvor de ommeldte Skibe besørgede Trafikken, men det hørte dog ingenlunde til de store Sjældenheder, at man var 5—6 Dage undervejs. Imidlertid maa man ikke lægge Rhederiet eller den herværende Expedition Noget til Last i denne Henseende, thi Skibene stode utvivlsomt paa Højde med, hvad Datiden kunde præstere, og deres Størrelse svarede til Exportens Omfang; krævede denne undtagelsesvis mere, satte Rhederiet uopholdelig et Extraskib i Fart.

Til de tidligere nævnte Dampere, som besørgede Farten til Leith, kom allerede i Efteraaret 1865 endnu »Dwina«, som var en større Baad end de alt i Ruten værende, »Gnome« og »Snowdoun«. At den bedre end de andre var i Stand til at trodse ugunstigt Vejr, beviser en Rejse, som jeg eksempelvis skal anføre, hvor den medtog en Last af 210 Stkr. Hornkvæg, 81 Faar og 29 Fedesvin (af Kreaturerne maatte o. 100 Stkr. staa paa Dækket) og trods meget haardt Vejr under hele Overfarten dog ankom til Leith efter 4 Døgn's Rejse. Den Omstændighed, at der

saaledes allerede inden det første Aars Udgang var 3 Dampere i fast Fart paa den ene Plads, godtgjorde paa en heldig Maade det Utidige i den Frygt, som var udtalt fra forskjellige Sider, den Gang Dampskibslinien etableredes, for, at Landets Kreaturbestand ikke i Længden evnede at kunne præstere en saadan Afgang, som var fornøden, for at beskæftige det ugentlige ene Skib tilstrækkeligen.

Udførselen til Leith i 1865 udgjorde (fra ult. April til Aarets Udgang):

	fra Kbhvn.	fra Aarhus	ialt
af Hornkvæg	2,030 Stkr.,	4,926 Stkr.,	6,956 Stkr.
- Faar og Lam	17,296 —	9,843 —	27,139 —
- Svin	1,538 —	294 —	1,832 —
- Smør	o. 3,5 Mill. Pd.,	1,7 Mill. Pd.,	5,2 Mill. Pd.

Værdien af denne Export andrager — beregnet efter Værernes Middelprijs paa vort eget Marked, — 8,2 Mill. Kr., medens hele den øvrige Udførsel til England, beregnet paa samme Maade, ikkun repræsenterede en Værdi at o. 2,7 Mill. Kr. — I 1865 afgik fra Kbhvn. til engelske Havne ialt 87 Dampere.

		i 1866	i 1867
af Hornkvæg	ialt	8,697 Stkr.	6,120 Stkr.
- Faar	—	11,107 —	2,048 —
- Svin	—	257 —	39 —

Til London, Hull og Newcastle blev desuden udført: af Hornkvæg 2277 Stkr., af Faar 9879 Stkr., af Svin 1261 Stkr., hvortil kommer endnu o. 1500 Kvæghoveder, udførte tidligere i Foraaet fra Aarhus, inden den regelmæssige Fart i Slutningen af April kom i Stand. — Ialt blev der saaledes udført til England i bemeldte Aar o. 10,000 Stkr. Kvæg.

Udførselen til Leith i 1867 var saaledes mindre end i 1866, navnlig for Faarenes Vedkommende, af hvilke der, paa Grund af flovere Priser i Skotland, næppe udførtes $\frac{1}{5}$ mod Aaret forud. Iøvrigt er denne Tilbagegang stemmende med, hvad der gør sig gjældende for Landets samlede Export, idet denne var

	i 1866	i 1867
af Hornkvæg ialt	57,506 Stkr.	55,795 Stkr.
- Faar	— 30,851 —	17,771 —

Allerede paa dette Tidspunkt kom man nu, efter den fortrolige Kjendskab til Forholdene paa de forskjellige Afsætningspladser, lidt efter lidt til den Erkjendelse, at Newcastle med sit store Opland af Fabrik- og Kulminedistrikter vilde være et nok saa godt Marked for den Kvalitet af Kvæg, som Udførselen den Gang gennemgaende frembød, og allerede i 1866 have vi en offentlig Udtalelse herom af d'Hr. A. og H. C. la Cour, der, engagerede af det kgl. Landhusholdningsselskab; havde gjort alle Overfarterne med, hver med sit Skib, og derved havt god Lejlighed til at sætte sig ind i Afsætningsforholdene i de østlige engelske Havne, idet de anbefalede en saadan Forandring af Hovedmarkedsplads.

Først henimod Aaret 1870 skete der imidlertid denne Forandring, idet »Tyne Steam Shipping Company (Limited)« i Newcastle aabnede en regelmæssig ugentlig Fart mellem Kjøbenhavn og Newcastle, der vedblev indtil Aaret 1877 med følgende Baade:

	Reg. Tons	Hestekraft	Udførte Rejser ialt
»Brigadier«	299	70	16
»Admiral«	383	120	40
»Grenadier«	542	120	55
»Dragoon«	583	120	87
»Earl Percy«	607	130	73
»John Ormston«	629	160	34
»C. M. Palmer«	629	180	4
»Royal Dane«	736	220	43

Følgen af denne regelmæssige Forbindelses Etablering viste sig snart. Medens Udførselen til Leith tog jævnt af, voxede derimod Exporten til Newcastle i en forbausende Grad, hvorom efterstaaende Tal tale:

i 1870

		Stkr. Hornkvæg	Faar	Svin
»Admiral«	} udførte i 22 Rejser	654	1,153	231
»Dragoon«				

i 1871

»Admiral«	} — 38 —	2,298	3,740	913
»Dragoon«				
»Brigadier«				

i 1872

»Admiral«	} — 40 —	2,933	5,454	432
»Dragoon«				
»Brigadier«				
»Grenadier«				
»Earl Percy«				

i 1873

»Dragoon«	} — 42 —	6,726	8,673	1,775
»Earl Percy«				

i 1874

»Dragoon«	} — 50 —	8,828	7,766	1,942
»Earl Percy«				
»Grenadier«				

i 1875

»Grenadier«	} — 66 —	9,943	15,430	3,611
»Earl Percy«				
»Admiral«				
»Dragoon«				
»John Ormston«				
»Royal Dane«				
»C. M. Palmer«				

i 1876

»Admiral«	} — 52 —	6,883	11,685	823
»Dragoon«				
»Grenadier«				
»John Ormston«				
»Royal Dane«				

i 1877

	Stkr. Hornkvæg	Faar	Svin	
»Brigadier«	} udf. i 36 Rejser	5,434	4,601	167
»Dragoon«				
»Grenadier«				
»Earl Percy«				
»John Ormston«				
»Royal Dane«				

Af de anførte Baade vare kun »Brigadier« og »Admiral« af lignende Dimensioner som Leith-Skibene, medens alle de andre vare større.

Paa »Dragoon« nær vare de alle temmelig hurtigsejlende Skibe, hvad ogsaa Forholdet mellem deres resp. Drægtighed og Maskiners Hestekraft antyder. Til Sammenligning skal anføres, at Rutens nuværende Hovedskibe, »Olga« og »Georg«, med en Drægtighed af 631 Tons — altsaa 2 Tons mere end det næststørste Skib »C. M. Palmer« — have Maskiner paa 125 Hestes Kraft, medens, som anført foran, »C. M. Palmer«'s Maskine udviklede 180 Hestes Kraft. Med Afgang herfra Fredag Formiddag var Ankomsten til Newcastle ogsaa gjerne Mandag Morgen, naar ikke særlig ugunstigt Vejr forsinkede Overfarten. For at tilfredstille de stigende Krav til en baade god og hurtig Transport af Smørret og Kreaturerne lod det engelske Dampskibsselskab i 1874 bygge Skibet »Royal Dane«, alene beregnet for Trafikken paa Kjøbenhavn, en særdeles kraftig og hurtigsejlende Baad, som endog drev det til at gjøre Rejsen fra Kjøbenhavn til Newcastle paa nogle og fyrretyve Timer, det vil sige, den ankom til Newcastle allerede Søndag Formiddag i Stedet for Mandag Morgen. Som Drægtighedsangivelserne antyde, vare i det Hele disse Newcastlebaade, som anført, paa »Brigadier« og »Admiral« nær, store, rummelige Skibe; Dyrene rummedes alle under Dæk, og som Følge heraf ankom som Regel altid Kreaturerne i god Behold til Bestemmelsesstedet. Tabet af Kreaturer paa Leithbaadene kjendes fra de Aar, i hvilket Konduktører medfulgte Skibene; det udgjorde i 1865, efter

Hr. A. la Cour's Opgivelse, pr. Tusinde af Kvæghoveder 2, af Faar 6 og af Svin 32, et ringe Tal i Betragtning af Baadenes smaa Proportioner og den ringe Plads under Dækket. Af let forklarlige Grunde har det ikke været de respektive Rhederier at Interesse at optegne Tabet af de med deres Skibe befordrede Dyr gennem alle disse Aar, hvori Exporten har fundet Sted, men Tab, som der f. Ex. ramte paa Ruten til Newcastle, førend »Tyne Steam Ship-pings Company's« Baade sattes i ugentlig, regelmæssig Fart derpaa, idet der en Gang endog i godt Vejr af en Ladning paa 150 Stkr. mistedes 18, ere heldigvis nu siden Anno 1870 saa godt som ukjendte. I Gjennemsnit brugte Skibene til Newcastle 65 Timer om Farten, nogle lidt over, nogle lidt under, »Dragoon«, det langsomste Skib (men en fortrinlig Søbaad), brugte 70—72 Timer, »Royal Dane«, det hurtigst sejlende, nogle og halvtreds, ja stundom, som anført, kun nogle og fyrretyve Timer. Til Leith var i Gjennemsnit brugt (Overligning i Norge fraregnet) af »Gnome« 86—87 Timer, »Dwina« 76¹/₂ og »Florence« 73 Timer. Allerøde af Hensyn til den saaledes kortvarigere Rejse til Newcastle maatte det være fordelagtigt at dirigere Kreaturexporten dertil, og naar dertil kommer, at dette Marked passede nok saa godt for den Kvalitet, vi gjennemsnitlig præsterede, bliver det forklarligt, at Exporten til Newcastle var saa stærkt voxende efter Aaret 1870.

Det var ogsaa let forklarligt, at den livlige Trafik paa denne Rute til Storbritannien fremkaldte Ønsket hos danske Kapitalister om at høste yderligere Fordel af Forbindelsen ved at lade denne foregaa ved danske Skibe. I de paa Etableringen af Aktieselskaber saa rige Tider var det ikke vanskeligt at finde den fornødne Kapital, og i Aaret 1876 fremstod saa Selskabet »Kjøbenhavn-Newcastle Dampskibsselskab«, væsentligen skabt af og bestaaende af større Kreaturexportører i Hovedstaden. Farten aabnedes i Maj med de 2 Søsterskibe »Olga« og »Georg«, hvortil senere kom et tredie »Konstantin«. Disse Skibe, der vare byggede udtrykkelig til Kvægexport i Overensstemmelse

med de nyeste Erfaringer paa dette Omraade med fortrinlig Akkomodation for Dyrene og beregnede paa at føre den fulde Last af disse under Dæk (hvorfor de vare helt overbyggede) havde en Drægtighed af 631 Reg. Tons med Maskiner paa 125 Hestes Kraft og vare altsaa omtrent af samme Drægtighed som Newcastle-Selskabets Baade »John Ormston« og »C. M. Palmer«, medens deres Hestekraft var mindre og omtrentlig svarende til »Admiral's Grenadier's« og »Dragoons's«. De vare altsaa næppe deres engelske Konkurrenter overlegne i Hurtighed, men utvivlsomt i Sedygtighed, da de viste sig at være fortrinlige Søkibe, som selv i det haardeste Vejr kun forsinkedes ubetydelig, og hvis Tab af Kreaturer paa Rejse kun var meget ringe. Med Afgang herfra Fredag Middag ankom de i Regelen til Newcastle Mandag Morgen eller Formiddag, d. v. s. efter 66—70 Timers Rejse.

Vi se altsaa at, omend Tallet stærkt er forøget paa de Skibe, som føre og have ført Exporten fra Kjøbenhavn til Storbritannien, og Skibenes Indretning og Hensigtsmæssighed for Ruten er forbedret og udviklet meget, skeer der dog ingen væsentlig Forandring i Hurtigheden, hvorved Varerne føres fra Produktionsstedet til Konsumenterne. Dampskibet »Royal Dane« gjorde, som anført, en Undtagelse herfra, men dets Farter bleve, da »Tyne Steamship Co.« i 1877 ifølge Overenskomst med det danske Dampskibsselskab ophørte med Farten paa Kjøbenhavn, altsaa kun af kort Varighed. Den Hurtighed, hvormed Produkterne bragtes frem paa Transporten til deres Bestemmelsessted, og som vi have seet var over en Bank 3 Døgn, er altsaa ikke undergaaet nogen større Forandring; under heldige Forhold fuldførte de førømtalte Leithbaade Rejsen til Leith (hvortil er længere end til Newcastle) i samme Tidsrum. Naar alligevel Gjennemsnitshurtigheden af Rejserne nu er større, ligger det ikke saa meget — eller maaske korrekt talt slet ikke — i, at Skibenes Hastighed er større, som i at selve Skibene ere større med tilsvarende kraftigere Maskiner, der sætte dem i Stand til

at byde Vind og Vejr Trods i en betydelig større Udstrækning, end Tilfældet var med dem, der aabnede Farten, saa at de derved sjældnere blive forsinkede. Det er iøvrigt en Selvfølge, at Skibene gennemgaaende ere længere om Hjemturen end om Udturen, da Hensynet til Rejsens hurtigst mulige Tilendebbringelse ikke gjør sig saaledes gjældende for de Artikler, der føres hjem, som for dem, der føres ud, særlig Kreaturerne og Smørret.

Indtil Aaret 1880 vedblev Selskabet »Kjøbenhavn—Newcastle« at bestaa, indtil dets Skibe ved Salg gik over til »Det forenede Dampskibsselskab«, som derpaa optog Farten under en særegen Afdeling. Fra 1877—80 havde altsaa førstnævnte Selskab været ene om Ruten paa Newcastle, som besørgeades ved dets 3 forannævnte Dampere, »Olga«, »Georg« og »Konstantin«, det sidste Skib lidt mindre end de 2 førstnævnte, men med større Hestekraft (517 Reg-Tons, 130 H. K.) Hvor betydelig Trafikken var, som disse Skibe besørgeade, hvad Exporten af Kreaturer angaaer, vil fremgaa af følgende Totalsummer:

Aar	Hornkvæg	Faar	Svin	Heste	Ialt
1874	14,028 Stk.	11,644 Stk.	7,063 Stk.	37 Stk.	33,772 Stk.
1875	22,250 —	25,802 —	10,422 —	59 —	58,533 —
1876	19,413 —	20,561 —	5,050 —	38 —	45,062 —
1877	18,390 —	14,650 —	1,242 —	256 —	34,538 —
1878	19,339 —	17,634 —	3,813 —	595 —	41,381 —
1879	14,126 —	13,492 —	5,702 —	84 —	33,404 —
1880	21,047 —	23,464 —	2,062 —	21 —	46,594 —
1881	5,413 —	16,848 —	2,717 —	34 —	25,012 —
1882	9,545 —	13,605 —	22 —	36 —	23,208 —

Det hører ikke herhen nærmere at undersøge Grundene til de betydelige Svingninger, som Exporten i de 3 sidste Aar frembyder; ringere Høst i Forbindelse med Afspærringen fra Sverige, hvad Kreaturindførselen derfra angaaer, ere selvfølgelig de hovedsagelig virkende Faktorer i denne Retning. Vel er der i de senere Aar aabnet flere direkte Dampskibslinier fra Provinserne til Newcastle, hvor-

ved en stor Del Kreaturer, som tidligere gik til England via Kjøbenhavn, nu exporteres direkte; men der er dog næppe Tvivl om, at der med normale Forhold — jævn, god Høst og uhindret Forbindelse med Sverige — atter vil finde en betydelig Stigning Sted i Antallet af de fra Kjøbenhavn til Newcastle exporterede Kreaturer, og denne Linie vil altsaa som Hovedlinie beholde en overordentlig stor Betydning. Selv i det Aar, hvor vi træffe Minimum af Udførselen herfra, nemlig 1882, repræsenterer dog denne — 23,208 Stkr. overvejende Hornkvæg og Faar, 122,289 Foustager og 9,973 Kasser Smør — saa anselige Værdier, at det altid vil blive en Sag af yderste Vigtighed, hvorledes den Trafik besørges, som beforder disse store Værdier.

Vi have i det Foregaaende kortelig omtalt, hvorledes Dampskibstrafikken fra Kjøbenhavn til de vigtigste engelske Pladser har udviklet sig fra sin første egentlige Begyndelse i 1865. Vi skulle nu nærmere oplyse, hvorledes den besørges for nærværende Tid.

I. Linien Kjøbenhavn—Leith

(via Christianssand).

Denne Rute befares endnu af Skibe tilhørende det samme Firma, J. Currie & Co. i Leith, som i 1865 satte Skibe i ugentlig regelmæssig Fart paa Kjøbenhavn. Farten er indtil for kort Tid siden besørget af Dampbaadene

	Drægtighed	Hestekraft	Overfartstid	Rummer Kreaturer
Navarre	552 Reg.-Tons	120	o. 70 Timer	250 Stkr.
Stettin	552 —	98	o. 70 —	250 —

I Overfartstiden er medregnet Anløbstid ved Christianssand i Norge, hvilken Anløbning mindst sinker Skibene 8 à 10 Timer. Da de imidlertid vare beregnede paa at befordre Udvandrere, som via Glasgow drage til Amerika, hvilken Route har været ikke lidet søgt fra Norge, og de sjældent eller aldrig faa fuld Last af Passagerer, Kreaturer og Gods, har Anløbningen af Christianssand til Dato været

nødvendig allerede af finansielle Grunde. Det er iøvrigt, som alle de andre, nævnte Rhederi tilhørende Skibe, gode og veludhalede Søskebe, og de have ogsaa hidindtil besørgget Trafikken med upaaklagelig Præcision. Rhederiets herværende Repræsentant, Firmaet C. K. Hansen, meddeler imidlertid, at der agtes indsat nye, større og hurtigere Baade i Ruten i den nærmeste Fremtid. Som bekjendt er Dampskibet »Navarre« d. 7. Marts gaaet under i Nordsoen. Hvorledes Exporten til Skotland af Kreaturer er aftagende, ville efterfølgende Tal vise:

Den var i 1879	2265	Kreaturer,	1108	Faar,	35	Heste,	ialt	3408	Stkr.
— " — 1880	1537	—	590	—	7	—	—	2134	—
— " — 1881	863	—	561	—	"	—	—	1424	—
— " — 1882	555	—	493	—	"	—	—	1048	—

Derimod er Udførselen af Smør stigende; den naaede i 1882 op til o. 72,000 Foustager. — (Firmaet J. Currie & Co.s Skibe underholde tillige Ruter paa Syd-Afrika, Hull, Hamburg, Bremen, Stettin, Pillau, Königsberg o. fl. a.)

II. Linien Kjøbenhavn—Hull.

Uagtet Hull hverken tidligere eller nu spiller den Rolle for vor Export som Leith og Newcastle, skulle vi dog for Fuldstændighedens Skyld kortelig omtale denne Rute, navnlig da der i de senere Aar er begyndt at gaa en Del Smør ud ad denne Vej. Ellers er Hovedexport-artiklen af Landbrugsprodukter, nu som før, til Hull Byg, hvoraf ikke ubetydelige Kvanta gaa pr. Damper; men de Hensyn, der have bevæget os til at beskæftige os med Dampskibsforbindelsernes Natur, ere jo ikke i videre Grad gjældende for Kornsorternes Vedkommende.

Saaavel »Det forenede Dampskibsselskab« som et engelsk Rhederi, Firmaet Tho.s Wilson, Sons & Co. i Hull (ligeledes repræsenteret ved det herværende, bekjendte Firma C. K. Hansen), underholde Ruten, det engelske Selskab dog tilsyneladende med det hyppigste Antal Rejser. Det lader sine paa Stettin farendende Baade anløbe Kjøbenhavn mindst en Gang ugentlig paa Hjemturen, for Øieblikket af Skibene

»Cato«, »Bravo« og »Milo«. Disse Skibes Drægtighed er fra 840—860 Reg.-Tons med Hestekraft fra 95—100, altsaa ikke videre stor Hestekraft til deres rummelige Dimensioner; alligevel tilendebringes Overfarten til Hull gjennemsnitlig i 72 Timer. Disse Baade lade i Havnegade, det forenede Dampskibsselskabs paa Hull farende Skibe derimod ved Toldboden, af hvilken Grund de sidste derfor i ringere Udstrækning benyttes til Export af Landbrugsprodukter. (Firmaet Tho.s Wilson, Sons & Co. ejer ikke mindre end omtrent 60 Dampere af Størrelse fra 500 indtil 4000 Reg.-Tons og underholder med disse nogle og tredive Ruter).

III. Linien Kjøbenhavn—Newcastle.

Som tidligere berørt, er denne Linie nu alene i Hænderne paa det forenede Dampskibsselskab. Selskabet har i de sidste Aaringer forøget Antallet af de for denne Linie bestemte Skibe med flere nye, saaledes at Trafikken i det forløbne Aar er bleven besørget af ikke mindre end 9 forskellige Baade, paa en enkelt nær af omtrentlig lige Drægtighed og Sejlhastighed. Den Konkurrence, som af og til af forskellige Rhederier er forsøgt, har kun været af kort Varighed, og der eksisterer for Tiden ingen saadan.

De i 1882 paa Ruten Kjøbenhavn—Newcastle benyttede Baade vare følgende, ordnede efter Størrelse og Drægtighed:

	drægtig Reg.-Tons	Maskinens Hestekraft	Udførte Rejser
1. Kursk	732	150	4
2. Georg	630	125	23
3. Olga	630	125	6
4. Romny	521	100	2
5. Tula	520	100	11
6. Charkow	518	100	8
7. Constantin	517	150	21
8. Minsk	514	100	6
9. Esbjerg	296	75	3

Ialt have altsaa 9 Skibe udført i det forløbne Aar til bemeldte Plads 84 Rejser, et meget betydeligt Antal, særlig i Forhold til Exportens Størrelse. Denne androg i det forløbne Aar

af Hornkvæg Stkr.	af Kalve Stkr.	af Faar Stkr.	af Svin Stkr.	af Heste Stkr.	Ialt Stkr.	Smør Foust.
8960	12	13,108	22	23	22,125	132,262

altsaa omtrent 266 Stkr. Kreaturer for hver Rejse.

Til Sammenligning skulle vi anføre, at Tyne Steamship Co.s Skibe i 1875 udførte til Newcastle — 7 Skibe i 66 Rejser —

af Hornkvæg (Kalve) 9943 Stkr.	af Faar 15,430 Stkr.	af Svin 3611 Stkr.	ialt 28,984 Stkr.
-----------------------------------	-------------------------	-----------------------	----------------------

eller o. 20 pCt. flere Kreaturer i $\frac{3}{4}$ saa mange Ture, hvilket nødvendigvis maatte give et betydelig fordelagtigere Resultat for hint Selskab, end Aaret 1882 har været for Rutens nuværende Indehavere. — De Baade, der for Tiden besørge Farten, kunne næppe kaldes hurtigsejlende Skibe, men de ere alle uden Undtagelse gode Søskibe, som selv med ugunstigt Vejr i Regelen ankomme i Tide til det engelske Marked. Gjennemsnitlig bruges til Turen fra Kjøbenhavn til Newcastle 60—70 Timer. Som bekjendt, føre alle Skibene paa denne Rute nu al deres levende Last under Dæk.

IV. Aalborg—Newcastle.

1874 dannedes Selskabet »Nordjyllands Dampskibsselskab«, som i det følgende Aar aabnede den direkte Trafik paa England med en to, senere 4 Gange maanedlig Fart paa Newcastle. Følgende Skibe have i 1882 været anvendte:

	drægtig Reg.-Tons	Maskinens Hestekraft	Rummer under Dæk	Ialt Rejser
Union	301	135	300 Stk. Hornkvæg	26
Express	380	150	400 — —	25

Forholdet mellem disse Skibes Drægtighed og Maskinernes Hestekraft antyder altsaa, hvad der ogsaa er Til-

fældet, at denne Rutes Skibe ere temmelig hurtigsejlende Baade. Overfarten til Newcastle — ca. 500 Sømil — skeer, inklusive Anløbstiden ved Frederikshavn, gjennemsnitlig i 50 Timer, altsaa i lidt over 2 Døgn, hvilken hurtige Rejse er af stor Betydning for den meget anselige Export, som skeer ved dette Selskabs Skibe. Denne udgjorde i 1882

af Hornkvæg af Kalve af Faar og Lam af Svin ialt
15,728 Stk. 540 Stk. 8684 Stk. 150 Stk. 25,102 Stk.

altsaa næsten 500 Stkr. store og smaa Kreaturer for hver Rejse. Udførselen af Smør i samme Aar ved bemeldte Skibe androg 20,136 Foustager. — Uagtet Driftsomkostningerne ved Skibe med saa kraftige Maskiner ikke ere ringe ved det større Kulforbrug, disse fordre, har Ruten dog i økonomisk Henseende for Aktiehaverne — takket være den stærke Benyttelse af Skibene — været meget lønnende, idet Udbyttet i sidste Aar har været 10,2 pCt. til Aktionærene. — Det er udenfor al Tvivl, at denne fortrinlig ledede Rutes Skibe i alle Retninger ere paa Højde med Tidens Krav og Exportens Udvikling.

V. Aarhus—Newcastle.

Aarhus, der tidlig blev dragen ind i den regelmæssige Forbindelse med Storbritannien, fik ogsaa tidlig sin egen direkte Linie dertil, og allerede i 1868 begyndte »Det jydsk-engelske Dampskibsselskab« Farten paa England, som siden er vedligeholdt med Newcastle som Hovedlinie, medens dog, uden at denne er afbrudt, Skibene enkeltvis have gjort Ture paa andre Pladser, saasom London, Leith, Granton, Grangemouth, Rotterdam, Antwerpen o. fl. a. — Selskabet ejer for Tiden følgende Skibe:

	drægtig Reg.-Tons	Maskinens Hestekraft	Rummer under Dæk	Ialt Rejser i 1882
Rovena	623	180	400 Stk. Hornkvæg	14
Hengest	464	135	330 — —	20
Horsa	367	160	315 — —	27

Ogsaa disse Skibe staa højt, som man seer, med Hensyn til kraftige Maskiner, men — paafaldende nok — staaer Gjennemsnitstiden for Overfarten til Newcastle ikke i Forhold til den udviklede Kraft, idet hin for den 560 Mile lange Tur opgives til 64 Timer pr. Rejse, altsaa ikke lidet længere, baade absolut og relativt, end den, Aalborg-Skibene præstere. — Exporten fra Aarhus androg i 1882, befordret med ovennævnte Skibe:

af Hornkvæg	af Kalve	af Faar og Lam	Ialt	Foustager Smør
c. 9500 Stk.	c. 400 Stk.	c. 8700 Stk.	c. 18,600 Stk.	27,000/3

altsaa 6—7000 Stkr. mindre, end hvad »Nordjyllands Dampskibsselskabs« Skibe i samme Aar have udført, medens Smørudførselen har været 7000 Foustager større. Endskjøndt disse Baade altsaa ikke, paa Hovedruten idetmindste, have været saa stærkt benyttede, hvad Kreaturtransport angaaer, have de dog i det forløbne Aar givet deres Aktionærer det meget respektable Udbytte af 11 pCt, saa at de altsaa maa have været rigelig optagne af Landets øvrige Export.

VI. Randers—Newcastle.

»Randers Dampskibsselskab af 1866« er, da Selskabet altsaa dannedes allerede Aaret efter, at den første regelmæssige Linie paa Storbritannien var aabnet, det ældste nationale Konsortium for Besørgelsen af den direkte Export paa dette Land. Indtil 1881 ejede Selskabet kun eet Skib »Niord«, men i 1881 anskaffedes »Jyden«, og d. 21. Marts iaar har Selskabets 3die Skib »Frejr« tiltraadt sin første Rejse.

	drægtig Reg.-Tons	Maskinens Hestekraft	Rummer Kreaturer under Dæk	Rejser i 1882
Frejr	280	86	260 Stkr.	"
Niord	267	72	240 —	22
Jyden	244	56	175 —	24

Vi træffe altsaa i denne Rutes Skibe den mindste Type af Kreaturdampere, vi endnu have mødt. Trods

deres mindre Dimensioner have imidlertid disse Baade præsteret et fuldkomment saa smukt Resultat som nogen andre. Den o. 500 Sømile lange Rejse til Newcastle fra Randers er nemlig gennemsnitlig bleven tilbagelagt i 55 Timer, hvad der vel maa forundre, naar man betænker hvilke alvorlige Prøver Vesterhavet Aaret rundt maa sætte saa forholdsvis smaa Baade paa. — De to sidstnævnte Baade befordrede i 1882:

af Hornkvæg	af Kalve	af Faar og Lam	Ialt	Foustage Smør
8188 Stk.	73 Stk.	5474 Stk.	13,735 Stk.	18,500/3

altsaa næsten 300 Stkr. stort og smaat Kvæg pr. Rejse, et i Forhold til Skibenes Drægtighed meget anseligt Antal. Smørexporten, befordret med disse Skibe, er altsaa paa noget nær den samme som den, der er skeet ved Aalborg-Linien (og ved den fra Kjøbenhavn til Leith) i bemeldte Aar, men kun $\frac{2}{3}$ af den, som Aarhus-Skibene have befordret. I Forhold til det Opland, som Randers synes at have i sin Beliggenhed imellem 2 andre exporterende Byer, maa imidlertid den Udførsel, der er skeet med Randers—Newcastle-Baadene, saavel af Kreaturer som af Smør, sikkert kaldes stor for begges Vedkommende, og at den er stærkt stigende, derom vidner den Udvidelse, Dampskibsselskabets Transportmateriel har faaet siden 1881.

VII. Esbjerg—Newcastle (v. Harwich).

Det var tilvisse en vigtig Lov, Loven af 27. April 1868, hvilken Havneanlægget ved Esbjerg skylder sin Tilværelse. Da en anden Lov af s. D. fastsatte Anlægget af en Jernbane fra Holstebro over Varde til Esbjerg, og Loven af 14. Mai 1870 yderligere bestemte, at den sydjyske Jernbane skulde anlægges fra Havnen ved Esbjerg over Gjording til Lunderskov Station, vare hermed de væsentligere Betingelser givne, for at Strømmen af den vest- og sydjyske Export kunde ledes ad denne nærmeste, direkte Vej til Storbritannien. I faa Aar er der da ogsaa, takket være disse Betingelser, opblomstret en vigtig Han-

delsplads paa den før saa øde, udsatte Kyst ved Vesterhavet, som nu, næst Kjøbenhavn, er Rigets største Exporthavn og sikkert kun venter paa en yderligere Udvidelse af Jernbanenettet, for helt at opfylde de store Forventninger, som man i Almindelighed ved Anlægget af denne Havn knyttede til dens Fremtid. I 1874 var Havnen saa vidt færdig, at den aabnedes for Skibsfarten, og i 1875 etablerede »Det forenede Dampskibsselskab« den direkte regelmæssige Fart paa de engelske Havne, Newcastle og Harwich, med een ugentlig Tur til hver af disse Pladser, som siden er bleven opretholdt og har besørget en stadig voxende Trafik.

Farten besørgetes i 1882 ved følgende Skibe:

		drægtig	Maskinens	Rejser i 1882	
		Reg.-Tons	Hestekraft		
Fast Fart	{	Riberhus	405	130	} 116
		Esbern Snare	255	80	
taskibe som Ex-	{	Tula	520	100	
		Charkow	518	100	
		Minsk	514	100	

De 3 sidstnævnte Skibe have, som det vil erindres, i samme Aar afvexlende været benyttede i Farten fra Kjøbenhavn til Newcastle, og kun de 2 førstnævnte, Hjul-dampskibet »Riberhus« og den mindre Baad »Esbern Snare«, have været fast knyttede til Esbjerg-Farten henholdsvis til Harwich (London) og Newcastle. Afstanden til disse Pladser er respektive 345 og 360 Sømile, som tilbagelægges gjennemsnitlig for begge Ruter i 40 Timer.*) Som man vil se, er der udført lidt mere (omtrent 15 Ture) udover de regelmæssige enkelte ugentlige Ture til de

*) Uagtet betydelig større med tilsvarende kraftig Maskine har »Riberhus« dog gjort en mindre Gjennemsnitshastighed end »Esbern Snare«, hvilket utvivlsomt skyldes, at det er Hjulskib, idet et saadant under Modvind med Søen imod sig gjør betydelig mindre Fart end et Skrueskib under samme Forhold.

2 engelske Havne, hvilket er skeet i Extratur, naar Exports Størrelse krævede en saadan Expedition. — Til Ruten er bestilt et større Skib »Koldinghus«, som rummer 550 Kreaturer og i indeværende Aar skal afløse »Esbern Snare«. Udførselen over Esbjerg til England udgjorde i 1882

af Hornkvæg	af Kalve	af Faar og Lam	af Svin	Ialt	Smor
Stkr.	Stkr.	Stkr.	Stkr.	Stkr.	Foustager
26,841	501	31,159	108	58,609	o. 40,000/s

hvilket er det betydelige Antal af over 500 Stkr. stort og smaat Kvæg for hver Rejse, en Bestuvning af Kreaturer, som ingen af de andre nævnte Linier have kunnet opvise, og dobbelt saa stor som den, samme Dampskibsselskabs fra Kjøbenhavn færende Skibe have kunnet glæde sig ved. *) — Esbjerg er altsaa for Kreaturexportens Vedkommende Landets største Exporthavn, og selv om den skete Ophævelse af Forbudet mod Kreaturindførsel fra Sverige i kommende Aar vil medføre en anselig Stigning af Kvægexporten fra Kjøbenhavn, er der dog ringe Udsigt til, at Hovedstaden vil kunne naa Esbjerg i Antallet af udførte levende Kreaturer. **)

VIII. Nykjøbing p. F.—Newcastle.

Medens den sydlige Øgruppes store Export af Kornvarer, Mel, Kreaturer og Fedevareer tidligere væsentligen dirigeredes over Kjøbenhavn til England, er der i Løbet af de sidste 9 Aar opstaaet ikke mindre end 3 direkte

*) Kreaturudførselen fra Kjøbenhavn til England var til Sammenligning i de nærmest forudgaaende Aar: 32,772 Stkr. (1874); 58,533 Stkr. (1875); 45,062 Stkr. (1876); 34,538 Stkr. (1877); 41,381 Stkr. (1878); 33,404 Stkr. (1879); 46,594 Stkr. (1880) og 25,012 Stkr. (1881), altsaa i intet af disse Aar saa stor som den fra Esbjerg i 1882.

**) At Udførselen fra Esbjerg ikke skabtes strax ved Havnens Aabning, viser det første Aars Udførsel, som ikkun androg 226 Stkr. Hornkvæg, 356 Stkr. Faar og Lam samt o. 180 Foustager Smor — en meget beskednen Begyndelse.

Linier fra Pladser i Lolland-Falsters Stift til Newcastle, hvoraf vi her først skulle omtale den yngste, den af »Det falstersk-sjællandske Dampskibsselskab« etablerede. Den 22. Marts 1882 begyndte Farten mellem Nykjøbing p. F. og Newcastle af Selskabets Damper

	drægtig Reg.Tons	Maskinens Hestekraft	Ialt Rejser fra $2\frac{2}{3}$ — $3\frac{1}{12}$
Kronen	262	120	21

der tillige anløber Kallundborg, Nyborg, Grenaa og Frederikshavn, eftersom Forholdene gjøre det nødvendigt til Kompletteringen af Skibets Ladning og navnlig fra Hjemstedshavnen aftager en betydelig Udførsel. Hvor stor den samlede Trafik af Smør og Kreaturer er, som i de 9 Maaneder af 1882, i hvilke Skibet har været i Fart, er besørget ved dette, har Direktionen ikke seet sig i Stand til at oplyse, men vi kjønde andetsteds fra den fra Frederikshavn af »Kronen« besørgede Export, som i det ommeldte Tidsrum kun androg 46 Stkr. stort og smaat Kvæg, saaledes at denne Damper i Modsætning til de 2 andre fra samme Øgruppe udgaaende Dampskibslinier (der have indladet i Frederikshavn i Aarets Løb henholdsvis 3530 og 3315 Stkr. stort og smaat Kvæg) faaer sin væsentligste Bestuvning i de sydligere Havne. »Kronen« er, som man vil se, kun en mindre Baad — i Drægtighed omtrent som den fra Esbjerg farende »Esbern Snaer« — men har i Forhold til sin Størrelse overordentlig kraftige Maskiner, nemlig $\frac{1}{2}$ Gang saa megen Hestekraft som ommeldte Baad, og gjør derfor ogsaa en temmelig hurtig Rejse, idet den 650 Mile lange Tur til Newcastle tilbagelægges gjennemsnitlig i 65 Timer. Den rummer under Dæk 220 Stkr. Hornkvæg og 500 Faar.

IX. Nakskov—Newcastle.

Det med Udgangen af forrige Aar opløste »Lollandsk-engelske Dampskibsselskab«, hvis Skibe d. 1. Januar d. A. overgik til »Det forenede Dampskibsselskab«, aabnede i 1874 den direkte Fart paa England med Nakskov som

Udgangspunkt med Dampskibet »Lolland«, hvortil kom i Aaret 1880 »Storebelt«. Samme Aar forliste imidlertid »Lolland«, men erstattedes i 1881 af en ny Damper af samme Navn.

	drægtig Reg.-Tons	Maskinens Hestekraft	Udført Rejser i 1882
Storebelt	582	160	25
Lolland (ny)	528	60	21

Begge Skibe rumme o. 300 Stkr. Hornkvæg under Dæk foruden Kalve, Faar og Svin. Forskjellen mellem deres Drægtighed er jo kun ringe, hvorimod den Kraft, som deres resp. Maskiner udvikle, er meget forskjellig, eftersom »Storebelt« maa siges at have i Forhold til Skibets Størrelse temmelig betydelig Hestekraft, »Lolland« derimod usædvanlig ringe; for Overfartstiden er Gjennemsnitshastigheden o. 63 Timer eksklusive Anløbstiden (denne medregnet medgaaer til Overfarten o. 4 Døgn) for »Storebelt«, o. 70 Timer for »Lolland«, som at vente altsaa ikke den samme for begge Skibe. — Exporten, besørget ved disse Baade, stiller sig saaledes:

af Hornkvæg	af Kalve	af Faar og Lam	af Svin	ialt
3936 Stk.	756 Stk.	12,883 Stk.	152 Stk.	17,727 Stk.

samt 9412 Foustager Smør, altsaa en meget betydelig Udførsel, i Totalsum kun lidt under den, der i samme Aar er skeet ved Aarhus-Damperne; pr. Rejse andrager den næsten 400 Stkr. stort og smaat Kvæg. Skibene anløbe som oftest Nyborg (hvorved Vejen forlænges lidt — den direkte Afstand mellem Nakskov og Newcastle er o. 632 Sømile) og ligesaa »Frederikshavn«; dog har »Storebelt« i det forløbne Aar oftere anløbet Nyborg end »Lolland«, hvilket forklarer, at Forskjellen mellem deres Gjennemsnitshastighed ikke er større end anført.

X. Bandholm—Newcastle.

Denne Linie, som ogsaa hører til de sidst oprettede, kan desværre ikke drages ind i nærværende Undersøgelse

af Exportmidler for Landbrugsudførselen, da Direktionen paa Henvendelse derom har nægtet at give de dertil fornødne Oplysninger.

I Forbindelse med foranstaaende Oversigt over Landets vigtigste Exporthavne, der danne Udgangspunkter for direkte Dampskibslinier med Storbritannien, kunde det være af Interesse at kaste et flygtigt Blik paa en Udførsels-havn, der vel ikke til Regelmæssighed har sin særlige Linie til England, men hvis Export dertil er saa betydelig, at ikke mindre end 6 af de forannævnte Dampskibskom-pagniers Baade ugentlig anløbe Havnen til Komplettering af Last ved Kreaturer og Smør, nemlig Frederikshavn. Udførselen fra denne androg i det Aar, hvormed vi have beskæftiget os, nemlig 1882, følgende:

af **Hornkvæg** i 1881: af **Kalve** i 1881: af **Faar og Lam** af **Svin**
 8334 Stkr. (6260) 1395 (1647) 5173 (4861) 795 (3862)
 eller ialt 15,697 Stkr. stort og smaat Kvæg (i 1881: 16,630) samt 27,274 Foustager Smør (i 1881: 20,333), som fordeler sig saaledes paa de forskjellige Linier:

ved »Det forenede Dampskibsselskabs« Skibe:
 af Hornkvæg af Kalve af Faar og Lam af Svin
 2296 Stkr. 485 676 241

ved »Nordjyllands Dampskibsselskabs« do.:
 1598 222 773 23
 ved det »Jydsk-engelske Dampskibsselskabs« do.:
 1453 126 686 130

ved det »Lollandsk-engelske Dampskibsselskabs« do.:
 1291 237 1644 143

ved Selskabet »Bandholm-Englands« Skib:
 1658 224 1387 258

ved det »Falstersk-Sjællandske Selskabs« do.:
 38 1 7 "

ved hvilken Fordeling det især maa forundre, hvor stærkt Selskabet »Bandholm-Englands« Skib »Knuthenborg« har deltaget i Overførselen, idet dette ene Skib har overført

over $\frac{1}{4}$ af hele Exporten fra Frederikshavn og kun lidet under (171 Stkr.), hvad alle det »Forenede Dampskibsselskabs« Skibe, der have anløbet Frederikshavn, tilsammen have exporteret.

For Oversigtens Skyld skal her kortelig anføres Gjennemsnitsdrægtigheden paa de forskjellige, forannævnte Dampskibsselskabers Skibe, disse ordnede efter Størrelse, samt ordnede efter Forholdstallet mellem Drægtighed og Maskiners Hestekraft:

	Gjennemsnitsdrægtighed.	
Det Lollandsk-engelske Selskabs Skibe	555	Reg. Tons.
J. Currie & Co.'s Skibe	552	—
Det Forenede Dampskibsselskabs		
Skibe (fra Kjøbenhavn)	542	—
Det Jydsk-engelske Selskabs Skibe . . .	485	—
Nordjyllands Dampskibsselskabs		
Skibe	340	—
Esbjerg-Liniens Skibe	330	—
Randers Dampskibsselskabs Skibe	263	—
Det Falstersk-sjællandske Selskabs		
Skibe	262	—

Se vi derimod alene paa det sidst angivne Forhold, Drægtigheden til Maskinernes Hestekraft, bliver Rækkefølgen en ganske anden:

	D.
	H. K.
Det Falstersk-sjællandske Dampskibsselskabs	
Skibe	2.18.
Nordjyllands Dampskibsselskabs Skibe	2.38.
Esbjerg-Liniens Skibe	3.15.
Det Jydsk-engelske Dampskibsselskabs Skibe . .	3.60.
Randers Dampskibsselskabs Skibe	3.77.
Det Forenede Dampskibsselskabs Skibe	4.79.
J. Currie & Co.'s Skibe	5.62.
Det Lollandsk-engelske Dampskibsselsk. Skibe	6.21.

Det synes at fremgaa heraf, at de mindre Typer kræve en forholdsvis langt større Hestekraft hos deres Maskiner end de større, for at kunne trodse de Vanskeligheder, som Overfarten over et farefuldt Farvand, som Vesterhavet, frembyder, og for paa samme Tid at opfylde Fordringerne om at naa til Markedspladsen i rette Tid.

Fæste vi Blikket paa den Periode af 17 Aar, af hvis Udvikling med Hensyn til Søforbindelsen med Storbritannien vi i det Foregaaende i korte Træk have søgt at give et løseligt Billede, vil det ved første Øjekast være indlysende, at her foreligger stor og betydningsfuld Fremgang ogsaa paa dette Omraade af vort materielle Samfundsliv. Ikke blot ere Ruterne blevne hyppigere, og flere og flere Havne dragne ind i den direkte Forbindelse med Aftagningsstedet, men Kravene til en større Hensyntagen til Forsendelsens særegne Art ere i voxende Grad skeet Fyldest, dels ved en hensigtsmæssigere Indretning af Skibene, dels ved Udviklingen af disse henimod større Typer, eller, hvor Forholdene ikke tillade dette, idetmindste med større Hestekraft. Dyrene føres nu alle under Dæk, beskyttede mod Vejrliget og Bølgerne, Ventilationen i Underrummene er saa god, som Forholdene tilstede det, og der haves altid rigelig Æde, Drikke og Strøelse for Kreaturerne under hele Rejsen, som trods det saare vexlende Vejrlig som Regel tilendebringes med en ofte forbausende Præcision. Vel kan det selvfølgelig ikke undgaaes, at Dyrene i haardt Vejr, naar Skibene arbejde stærkt i Søen, faa en Del Puf og Stød, men disse ere for Intet at regne mod dem, der vankede den Gang, da de under hele Rejsen maatte staa oppe paa det aabne Dæk, hvor Skibets Bevægelser ere langt føleligere end nede i Lasterummet; men i hvert Fald spares de dog nuomstunder for de Lidelser, som Uvejr og Søgang foraarsagede dem, den Gang de stode saa godt som ubeskyttede for disse under aaben Himmel, idelig

overskyllede af Bølgerne. Derfor hører det jo nu heldigvis til Sjældenhederne, at der mistes Dyr under Overfarten, og Dyrenes Udseende ved Landsætningen i England er i Almindelighed meget tilfredsstillende.

Hvor lidt vi end derfor miskjende de vundne Resultater, maa dog alligevel med Nødvendighed det Spørgsmaal nu paatvinge sig os: kunne vi blive staaende ved den nuværende Ordning? tilfredsstillen den alle Krav fra Landbrugets Standpunkt i Forhold til Tidens Udvikling? ere Forholdene saaledes, at vi for en Stund kunne slaa os til Ro med, hvad vi have opnaaet, uden at det paa dette Omraade gjælder, at »Stilstand er Tilbagegang«? Med den angivne Reservation maa vist disse Spørgsmaal besvares benægtende, idet der fra Landbrugets Standpunkt sikkert maa rejses det Krav: Ruterne maa være baade hyppigere, billigere og hurtigere.

Hvad den første Fordring angaaer, en hyppigere Forbindelse, da vil saadan ved første Øjekast maaske synes umotiveret. En ugentlig Afgang til England vil ganske vist ogsaa være tilstrækkelig for de fleste Exportartikler fra Landbruget, men næppe for alle. Vi ere i Færd med at erobre Londons Marked for vort Smør, hvilket Marked indtil for faa Aar siden var saa at sige lukket for det, men skal denne »Erobring« hævdes, for ikke at sige udvides, da vil det uden Tvivl vanskelig kunne gennemføres, uden at vi møde 2 Gange ugentlig paa Markedet med friske Varer, særlig for fineste Vares Vedkommende; skulde Konkurrencen tvinge os til at lægge Vind paa fersk Smør for Londonermarkedet, vil en slig Afsætning være utænkelig uden en 2 Gange ugentlig Afsending. Vi skønne ikke rettere, end at det vilde være af allerstørste Betydning for vor Smørudførsel, om der idetmindste fra 2 af Landets største Exporthavne, Kjøbenhavn og Esbjerg, foruden de alt bestaaende Ruter, afsendtes et Skib f. Ex. om Mandagen eller Tirsdagen til Newcastle eller Harwich, væsentlig beregnet for Smørexporten. Hvis Exportens Omfang ikke nødvendigjorde det, vilde Antallet af af-

gaaende Skibe ikke derfor behøve at udvides, men Forholdet kunde simpelthen ordnes saaledes, at der i Stedet for 2 Skibe om Torsdagen (som nu for Tiden fra Kjøbenhavn) afsendtes 1 om Mandagen og 1 om Torsdagen. For Esbjergs Vedkommende vilde der upaatvivlelig fra Statsbanernes Side blive taget det fornødne Hensyn til en slig Forøgelse af Dampskibsruterne derfra ved Smørrets Forsendelse med de gennemgaaende Tog fra Fyen og Østjylland. At saaledes idetmindste for en overvejende Parts Vedkommende af Smørexporten den halve ugentlige Produktion kunde komme Konsumenten i Hænde 3—4 Dage tidligere, end det nu for Tiden skeer, vilde være en saa stor Fordel, at det sikkert langt vilde opveje de med en saadan Forandring forbundne Ulemper. Dertil kommer, at vi ved en slig Udvidelse af Ruterne uden Tvivl kunne paaregne at ville drage en stor Del af Exporten fra det sydlige Sverige til os, idetmindste for Smørrets Vedkommende.

Vi komme dernæst til Fordringen, at Fragterne paa Exportartiklerne fra Landbruget bør være billigere. At indgaa nærmere paa Fragttaxterne fra de forskjellige danske Havne vilde ligge udenfor nærværende Undersøgelses Opgave, saa meget mere som en slig Undersøgelse tildels foreligger i den af Hr. Konsulent P. Jessen under 3die Marts 1880 til Landhusholdningsselskabet indgivne Beretning, under Titel: »Forskjellige Forhold vedrørende Kvægtrafikken i Ind- og Udlandet«, hvortil vi i det Hele kunne henvise. Det fremgaaer imidlertid af hin Undersøgelse, at Taxterne, som de danske Dampskibsselskaber opstille, ere relativt ikke lidet højere end tilsvarende f. Ex. for Tønning—London Liniens Vedkommende; vel er Konkurrencen paa denne Linie Aarsag i de lavere Taxter, men Intet borger de nu bestaaende danske Selskaber for, at en slig ogsaa kan opstaa paa deres Ruter, og i hvert Fald taler et saadant Udbytte — indtil 12 pCt. — hvormed enkelte Selskabers Regnskaber fremtræde, stærkt for Muligheden af, at det kunde fremlokke en Konkurrence, lige-

som et sligt Udbytte efter rimelige Fordringer til Kapitaludbytte taler endnu tydeligere for, at en gjennemgaaende Nedsættelse i Fragttaxterne kunde tilstedes, uden at Kapitalen derved skete Uret i nogen væsentlig Grad. Skulde den svenske Trafik fremtidig drages over Danmark til England, vil Prisbilligheden i Fragterne selvfølgelig være en meget væsentlig Faktor til at drage saadan til os. At de nu bestaaende Fragttaxter ere høje, behøver ingen Paavisning ved Sammenligning med Taxterne for lignende Ruter i Udlandet; thi den Omstændighed, at de Ruter til England, der fremtræde rene og ublandede i flere Dampskibsselskabers Regnskaber, kunne give saa højt Udbytte, som foran antydet, synes tilstrækkelig tydelig at tale herfor. Skulde de nuværende Fragttaxter bibeholdes, burde Rhederierne vistnok idetmindste paatage sig Forpligtelser i et større Omfang ligeoverfor Afsenderne, end nu Tilfældet er, og det Øjeblik er vel næppe saa fjernt, at disse sidste ville kræve af Skibene eller disses Rhedere Erstatning for al den Skade (saavel delvise Skade som total Undergang), Kreaturerne maatte lide under Overfarten. Thi det er en ganske naturlig Fordring, at Rhederierne og deres Kaptajner, der selv tage Bestemmelse om, hvorvidt Skibene i haardt Vejr skulle forcere Søen og i hvilken Udstrækning, eller de skulle søge Ankerplads, skulle bære Risikoen, for hvilken de jo kunne assurere sig, og ikke Afsenderne, der jo i slige Tilfælde ganske ere afskaarne fra at tage Dispositioner for deres Ejendom, Dyrene, hvis Ve og Vel de have betroet til Skibene o: disses Førere og Mandskab.

Endelig have vi Kravet om en hurtigere Overfart. At dette Krav ikke i samme Grad er berettiget ligeoverfor de i den forudgaaende Oversigt nævnte Dampskibsselskaber, vil fremgaa af den store Forskjel, der findes mellem de anførte Skibes Forholdstal mellem Drægtighed og Maskiners Hestekraft. At overhovedet Hurtigheden i Overførelsen til Markedet i England spiller en meget væsentlig Rolle vil — som vi i Indledningen antydede — være ind-

lysende særlig ligeoverfor de 2 Grupper af Landbrugsudførselen, som Kreaturerne og Smørret repræsentere, og af disse navnlig for de førstes Vedkommende. Hvor meget der end er gjort og vedvarende gjøres for at lette disse Soturens Besværligheder, besværlig er og bliver dog Overfarten for dem, mere eller mindre lide de ved den, og jo mindre denne Lidelse bliver, jo mindre bliver det ved denne foraarsagede økonomiske Tab. For hvert Døgn, Dyrene ere ombord, tabe de uundgaaelig i Vægt, og dette Vægttab spiller vel for det enkelte Dyrs Vedkommende en mindre Rolle, men for en 150—160,000 Stkr. store og smaa Kreaturer repræsenterer det uomtvistelig en saare stor Værdi. Kunde Overfartstiden forkortes med indtil $\frac{1}{3}$ eller blot $\frac{1}{4}$, og Tabet antageligen reduceres paa en tilsvarende Maade*), vilde altsaa store Værdier være sparede. Man har indvendt mod denne Fordring om en hurtigere Rejse, at Skibene derved vilde — særlig i stærk Søgang — arbejde saa haardt, at Dyrene vilde stødes mere end under en langsommere Fart; men Erfaringen synes ikke at bekræfte Rigtigheden af en saadan Indvending. Flere af de nu bestaaende Dampskibsselskabers Skibe ere jo saaledes uden Tvivl saa hurtigsejlende, som man med Billighed kan forlange, hvilket fremgaaer af Gjennemsnittiden for deres Overfart til England — vi skulle saaledes særlig nævne Nordjyllands Dampskibsselskab —; men der forlyder Intet om, at de ved dette Selskabs Baade overførte Kreaturer skulde komme i Land i England i en mere forstødt Tilstand, end Tilfældet er med de ved de andre Linier befordrede. Lige saa lidt forelaa der i Halvfjerserne, da Tyne Steamship Co.'s Baade besørgede Kreaturtransporten fra Kjøbenhavn til Newcastle, Noget om, at de med Skibet »Royal Dane« overførte Kreaturer skulde være ankomne til Markedet i mindre god Kondi-

*) Formentlig i større Forhold; thi Dyrene lide mere Tab end lige-frem proportionelt med Rejsens Længde, altsaa mere i det sidste end i det første Døgn af Rejsens Varighed.

tion end den, hvori de andre Baade afleverede deres levende Last; og dog tilendebragte ommeldte Skib Rejsen i godt og vel $\frac{1}{4}$ kortere Tid end de andre, som berettet i den historiske Oversigt. Men skal Farten foreges, maa selvfølgelig Skibene være konstruerede og indrettede derefter, og navnlig maa den fornødne Maskinernes Hestekraft være tilstede i Forhold til Skibenes Drægtighed. Da denne imidlertid ikke blot koster Penge ved Anskaffelsen, men ogsaa under Driften, er det let forklarligt, at Rhederierne spare saa meget som mulig paa den i dobbelt Henseende kostbare Artikkel og lade sig nøje med mindre kraftige Maskiner til deres Skibe; men denne Besparelse gaaer ud over Sejlhastigheden og derved over Dyrene og disses Værdi, og saaledes synes Afsenderes og Rhederes Interesser at staa imod hinanden i dette Punkt. Det ovenfor nævnte Dampskibsselskabs, Nordjyllands, Skibe frembyde imidlertid Exempel paa, at slig Bekostning ved Anskaffelse og Drift kan tilstedes, uden at Rentabiliteten af Ruten derved bliver mindre, og de Priser, som gjennemgaaende Dampskibskompagnierne hertilands have anlagt for Befordring af levende Kreaturer til England, ere i Virkeligheden saa rundelige, at de berettigede Afsenderne til at fordrø af Rhederierne, at de ikke lade Forsendelsen foregaa med ganske almindelige Fragtslæbere. Det er nu ganske vist saa, at Skibe med en ringere Hestekraft kunne være saa fortrinlige Sejlere, at de kunne tilbagelægge Rejsen — idetmindste under nogenlunde normale Vejrforhold — lige saa hurtig som andre med langt kraftigere Maskiner; men i ugunstigt Vejrlig er det med en kraftig Maskine forsynede Skib ganske anderledes i Stand til at trodse Søgang og Strøm og vil altsaa i Længden vise sin Overlegenhed som den hurtigste Sejler. Der synes i ethvert Fald at være et vist Minimum af Hestekraft, under hvilket et Skib ikke kan udrustes uden at synke ned til at være en ganske almindelig Fragtslæber, om hvem det Ord gjælder: »Komme vi ikke idag, saa komme vi imorgen«; og om ikke saa ganske faa af de i det Foranstaaende be-

skrevne Baade synes det, at de gaa denne Grænse betænkkelig nær; men saadanne Transportbaade maa med Protest afvises ligeoverfor Befordringen af Varer, for hvilke den hurtigst mulige Fremskaffelse til Konsumtionsstedet er et Punkt af allerstørste Vigtighed. Vi finde Anledning til særlig at betone dette, da det ved de Anskaffelser af Skibe for dansk Regning, som den nyeste Tid kjender, synes at være taget mindre Hensyn til dette Forhold end heldigt er.

I Forbindelse med og som Supplement til Foranstaaende skulle vi efter Statistisk Tabelværk tilføje en Oversigt over, hvorledes Udførselen af de vigtigste Landbrugsprodukter fordeler sig over de anførte, Landets vigtigste Exporthavne samt Landgrænsen i Aarene 1877—81:

1877.

	Hornkvæg.	Faar.	Svin.	Heste.	Smør.	Æg.
	Stkr.	Stkr.	Stkr.	Stkr.	Tdr.	Snese.
Kjøbenhavn . . .	18,845	12,272	6,015	969	90,085	626,575
Det øvrige Sjælland	1,039	829	44,259	182	514	162
Nykjøbing p. F. .	1,985	130	5,243	4	»	10
Nakskov (Bandholm)	406	1,184	2,215	5	784	44,812
Fyen	1,291	294	5,817	118	165	9,061
Aalborg	3,183	2,960	552	2	1,166	6,180
Aarhus	5,761	1,967	20	»	9,965	53,719
Esbjerg	16,962	17,617	326	534	2,155	64,455
Randers	2,129	1,077	179	4	1,479	914
Frederikshavn . .	5,595	1,487	3,183	170	6,796	115,138
Det øvrige Jylland (seværts).	620	197	1,825	»	1,323	19,453
Over Landgrænsen	38,339	4,076	147,194	7,044	3,309	483
Den samlede Udførsel	95,387	44,225	221,590	9,178	117,742	944,869
heraf gik til						
Storbritannien . .	50,656	38,430	2,247	395	99,609	702,014

hvilket er, udtrykt i Procent af Total-Udførselen, for Hornkvæget Vedkommende 53.1, for Faarene 86.9, for Svinene 1,

for Hestene 4, for Smørret 84.s og for Æggenes Vedkom-
mende 74.s pCt. af den samlede Udførsel, der gaar til
dette ene Marked.

1878.

	Hornkvæg. Stkr.	Faar. Stkr.	Svin. Stkr.	Heste. Stkr.	Smør. Tdr.	Æg. Snese.
Kjøbenhavn . .	15,095	18,120	5,999	934	68,096	784,164
Det øvrige Sjøell.	827	279	44,532	240	326	7,158
Nykjøbing p.F.	1,092	187	7,030	4	»	»
Nakskov (Band- holm)	1,139	3,640	4,231	5	482	43,632
Fyen	878	285	4,859	106	254	27,369
Aalborg	5,750	3,891	333	1	2,078	23,969
Aarhus	5,644	2,517	74	2	12,362	106,709
Esbjerg	14,729	23,649	65	138	1,859	39,783
Randers	2,904	1,922	109	»	2,148	12,162
Frederikshavn	4,066	3,263	2,431	126	7,191	129,844
Det øvrige Jyl- land (søværts)	394	34	1,909	»	3,331	20,956
Over Land- grænsen . .	45,572	5,475	116,146	9,588	6,081	2,537
Den samlede Udførsel . .	98,345	68,406	192,160	11,374	102,140	1,200,973
heraf gik til Storbritannien	48,712	61,428	4,869	663	84,359	963,401
eller udtrykt i Procent . . .	49. _s	89. _s	2. _s	5. _s	82. _s	80. ₂

1879.

	Hornkvæg. Stkr.	Faar. Stkr.	Svin. Stkr.	Heste. Stkr.	Smør. Tdr.	Æg. Snese.
Kjøbenhavn . .	14,538	11,501	8,561	385	58,841	684,922
Det øvrige Sjøell.	1,589	547	38,695	255	1,840	8,721
Nykjøbing p.F.	1,126	187	6,330	12	»	»
Nakskov	797	1,907	3,693	17	731	81,446
Fyen	1,077	670	5,468	156	186	6,004
Aalborg	3,365	3,769	272	»	1,551	17,683
Aarhus	3,004	1,261	»	1	10,796	93,080
Esbjerg	12,672	25,331	725	240	12,466	153,104
Randers	2,310	1,881	112	»	2,410	22,236
Frederikshavn	5,562	4,138	4,700	45	9,357	162,177

	Hornkvæg. Stkr.	Faar. Stkr.	Svin. Stkr.	Heste. Stkr.	Smør. Tdr.	Æg. Snese.
Det øvrige Jyl- land (soværts)	436	89	2,538	»	2,521	19,219
Over Land- grænsen . .	38,637	4,629	143,470	11,796	4,865	58,261
Den samlede Udførsel . .	85,324	56,092	218,216	13,062	104,643	1,310,166
heraf gik til						
Storbritannien	42,086	49,674	10,986	336	88,624	1,036,399
eller udtrykt i Procent af To- tal-Udførselen .	49. ₃	88. ₅	5. ₀	2. ₅	84. ₇	79. ₁₁

1880.

	Hornkvæg. Stkr.	Faar. Stkr.	Svin. Stkr.	Heste. Stkr.	Smør. Tdr.	Æg. Snese.
Kjøbenhavn . .	18,758	19,643	10,623	238	70,245	927,519
Det øvrige Sjæll.	1,864	1,867	45,675	574	1,066	22,783
Nykjøbing p.F. Nakskov (Band- holm)	435	67	6,031	5	»	»
	1,546	3,145	4,352	»	885	203,196
Fyen	988	782	6,520	278	1,427	8,010
Aalborg	8,447	7,850	911	»	3,107	68,635
Aarhus	4,622	3,129	190	»	8,406	76,840
Esbjerg	18,045	32,126	302	74	12,290	414,663
Randers	3,311	3,352	104	»	1,505	17,680
Frederikshavn	8,314	7,627	6,666	»	8,361	182,930
Det øvrige Jyl- land (soværts)	452	908	2,416	50	1,007	25,369
Over Land- grænsen . .	32,795	6,609	162,880	13,101	3,049	44,319
Den samlede Udførsel . .	99,831	87,328	251,459	14,539	111,367	1,992,054
heraf gik til						
Storbritannien	63,238	78,167	9,935	92	97,535	1,809,598
eller udtrykt i Procent af To- tal-Udførselen .	63. ₃	89. ₅	3. ₉	0. ₆	87. ₆	80. ₉

1881.

	Hornkvæg. Stkr.	Faar. Stkr.	Svin. Stkr.	Heste. Stkr.	Smør. Tdr.	Æg. Snese.
Kjøbenhavn . .	4,788	12,135	9,571	147	54,802	728,777
Det øvrige Sjæll.	558	737	59,052	376	3,968	33,994
Nykjøbing p.F.	213	50	6,956	»	»	»
Nakskov (Band- holm)	1,991	5,310	4,460	»	723	232,406
Fyen	2,034	4,374	4,657	137	1,125	21,577
Aalborg	9,813	7,279	1,438	»	3,442	66,100
Aarhns	4,466	5,233	788	»	5,835	101,585
Esbjerg	22,264	23,262	69	4	19,979	356,487
Randers	5,813	3,312	108	»	4,295	76,338
Frederikshavn	10,829	5,373	5,826	94	9,755	178,071
Det øvrige Jyl- land (søværts)	839	920	1,744	1	1,170	24,372
Over Land- grænsen . .	20,600	4,229	154,262	10,990	4,312	39,468
Den samlede Udførsel . .	84,586	72,487	253,294	11,877	109,621	1,860,074
heraf gik til Storbritannien	60,618	66,967	9,006	22	92,371	1,624,640
eller udtrykt i Procent af To- tal-Udførselen. .	71. ₆	92. ₄	3. ₆	0. ₂	84. ₃	87. ₃

Total-Udførselen af forannævnte, vigtige Land-
brugs-Exportartikler var altsaa følgende i Femaaret 1877
—82:

	Hornkvæg. Stkr.	Faar. Stkr.	Svin. Stkr.	Heste. Stkr.	Smør. Tdr.	Æg. Snese.
1877	95,887	44,225	221,590	9,178	117,742	944,359
1878	98,345	68,406	192,160	11,374	102,140	1,200,973
1879	85,324	56,092	218,216	13,062	104,643	1,310,166
1880	99,831	87,328	251,459	14,539	111,367	1,992,054
1881	84,586	72,487	253,294	11,877	109,621	1,860,074

og heraf gik til Havne i Storbritannien:

	Hornkvæg. Stkr.	Faar. Stkr.	Svin. Stkr.	Heste. Stkr.	Smør. Tdr.	Æg. Snese.
1877	50,656	38,430	2,247	395	99,609	702,094
1878	48,712	61,428	4,869	663	84,359	963,401
1879	42,086	49,674	10,986	336	88,624	1,036,399
1880	63,238	78,167	9,935	92	97,535	1,809,598
1881	60,618	66,967	9,006	22	92,371	1,624,640

Til Storbritannien udførtes i Procent af Totaludførselen:

	Hornkvæg.	Faar.	Svin.	Heste.	Smør.	Æg.
	Stkr.	Stkr.	Stkr.	Stkr.	Tdr.	Snese.
1877	53.1 pCt.	86.9 pCt.	1.0 pCt.	4.0 pCt.	84.6 pCt.	74.3 pCt.
1878	49.5 —	89.8 —	2.5 —	5.8 —	82.6 —	80.2 —
1879	49.3 —	88.5 —	5.0 —	2.5 —	84.7 —	79.1 —
1880	63.3 —	89.5 —	3.9 —	0.6 —	87.6 —	90.9 —
1881	71.6 —	92.4 —	3.6 —	0.2 —	84.3 —	87.3 —

Udførselen af Stkr. Hornkvæg var fra:

	Kjøben-	Frede-	Aal-	Randers.	Aarhus.	Land-	Esbjerg.
	havn.	rikshavn.	borg.			grændsen.	
1877 . . .	18,845	5,595	3,183	2,129	5,761	38,339	16,462
1878 . . .	15,095	4,066	5,750	2,904	5,644	45,572	14,729
1879 . . .	14,538	5,562	3,365	2,310	3,004	38,637	12,672
1880 . . .	18,758	8,314	8,447	3,311	4,622	32,795	18,045
1881 . . .	4,788	10,829	9,813	5,813	4,466	20,600	22,264

Udførselen af Stkr. Faar var fra:

1877 . . .	12,272	1,487	2,960	1,077	1,967	4,076	17,617
1878 . . .	18,120	3,263	3,891	1,922	2,517	5,475	28,649
1879 . . .	11,501	4,138	3,769	1,881	1,261	4,629	25,331
1880 . . .	19,643	7,627	7,830	3,352	3,129	6,609	32,126
1881 . . .	12,135	5,378	7,279	3,312	5,233	4,229	23,262

Udførselen af Tdr. Smør var fra:

1877 . . .	90,085	6,796	1,166	1,479	9,965	3,309	2,155
1878 . . .	68,096	7,191	2,078	2,148	12,362	6,081	1,859
1879 . . .	58,841	9,357	1,551	2,410	10,796	4,865	12,466
1880 . . .	70,245	8,361	3,107	1,505	8,406	3,049	12,290
1881 . . .	54,802	9,755	3,412	4,295	5,835	4,312	19,979

Udførselen af Snese Æg var fra:

	Kjøbenhavn.	Nakskov.	Fyen.	Frederiks-	Aarhus.	Esbjerg.
				havn.		
1877 . . .	626,575	44,812	9,061	115,138	53,719	64,455
1878 . . .	784,164	43,632	27,369	129,844	106,709	39,783
1879 . . .	684,922	81,446	6,004	162,177	93,080	153,104
1880 . . .	927,519	203,196	8,010	182,930	76,840	414,663
1881 . . .	728,777	232,406	21,577	178,071	101,585	356,487