

Meddelelser om Kreaturudførslen til Storbritanien.

Foredrag holdt i det kgl. Landhusholdningselskab d. 11te Decbr. 1867
af Docent **G. Westring.**

Denne Udførsels Størrelse. — Transporten over Havet: Skibenes Præstationer; det bekendte og ubekendte Tab; Konduktører og fuldkomne Kreaturskibe. — Markedspriser i Storbritanien; Middelspriser, Aarets, maanedlige; hvad vore Varer have naaet. — Vaand paa Importen af Kreaturer i Storbritanien, Virkningerne deraf, Muligheden for at formindste deres Tryk. — Omkostningerne ved Forsendelsen. — Tilbageblik paa Virkningen af den direkte Kreaturudførsel.

I den forløbne Del af 1867 er der udført direkte til Storbritanien

fra Kjøbenhavn	1789	Stkr.	Kvæg	1296	Faar	29	Svin,
fra Aarhus	1762	—	—	133	—	"	—
fra Randers	1698	—	—	343	—	"	—
fra Aalborg	879	—	—	276	—	10	—

tilsammen 6128 Stkr. Kvæg, 2048 Faar, 39 Svin,
medens den direkte Udførsel af Kreaturer til Storbritanien
ifjor udgjorde

8697 Stkr. Kvæg, 11,107 Faar, 257 Svin og 33 Kalve.
Der er altsaa iaar udført

2569 Stkr. Kvæg, 9059 Faar, 218 Svin og 33 Kalve færre
end ifjor.

Transporten af Svin er saa vanskelig, at det kun kan be-

tragtes som glædeligt, om Udførslen direkte til England af levende Svin rent kunde bortfalde; at der er udført saa faa Faar iaar imod ifjor, maa antages begrundet i, at Priserne paa Faar i Storbritanien have været flane iaar. Det er mig bekjendt, at der flere Gange af Handelsmand her paa Pladsen har været gjort Forsøg med at sende Faar, men Udbyttet deraf har ikke været opmuntrende. Forskjellen mellem det iaar og ifjor udførte Antal Kvæg er mindre, men maa ligeledes ansees begrundet i, at Forskjellen mellem Priserne her paa Pladsen og i England ikke har været saa stor, at den kunde opmuntre til en stærkere Forsending.

Men der er en Omstændighed ved den direkte Udførsel af Kvæg iaar, som vel er værd at lægge Mærke til, nemlig at den har været langt bedre beregnet iaar end ifjor, idet det langt overvejende Antal er blevet forsendt i Tidrummet Mai til Juli inkl. Medens nemlig ifjor kun 958 Stkr. Kvæg $\text{v: } 37,9\%$ af det hele Antal forsendtes i dette Tidrum, er der iaar affibet 1628 Stkr. $\text{v: } 85,3\%$ af det hele Antal i de nævnte Maaneder, en Omstændighed, der maa betragtes som heldig, dels fordi Transporten paa denne Tid er mindst farlig, dels fordi Priserne i Storbritanien ere bedst i den Tid. Med Hensyn til disse Tal maa jeg dog bemærke, at de kun gjælde de under Konduktørernes Tilsyn udførte Dyr, da jeg om de andre ikke har haft sandanne Oplysninger, at jeg har kunnet see, om det ogsaa gjælder dem.

Af de iaar udførte Kreaturer have de Skibe, som have været ledsagede af Konduktører, ansatte af Landhusholdnings-Selskabet, udført 1910 Stkr. Kvæg, 1163 Faar og 29 Svin, saaledes at „Gnome“ paa 13 Rejser fra Kjøbenhavn til Leith over Kristianssand har transporteret 822 Stkr. Kvæg og 436 Faar; „Dwina“ paa 8 Rejser fra Kjøbenhavn direkte til Leith 703 Stkr. Kvæg, 523 Faar og 29 Svin; „Florence“, som optog „Dwina“s Fart, paa 4 Rejser 91 Stkr. Kvæg og 204 Faar og „Phonix“ paa 2 Rejser fra Aarhus til London 294 Stkr. Kvæg.

Gnome, Dwina og Florence

fra Kjøbenhavn til Leith.

Stib.	Undervejs			Anmærkninger om Rejjen.	Kvæg.	Faar.	Andre Kreat.	Døde eller til-	
	fra	til	iaft Timer.					Kvæg.	Faar.
Gnome	19/4	28/4	96	"	59	"	"	"	"
"	3/5	6/5	5	65	47	"	"	"	"
"	17/5	20/5	72	"	120	8	"	"	"
"	21/5	3/6	72	"	159	"	"	"	"
"	14/6	17/6	72	"	160	200	"	1	"
"	28/6	3/7	116	"	125	10	"	"	"
"	12/7	15/7	72	"	33	"	"	"	"
"	20/7	29/7	72	"	30	"	"	"	"
"	9/8	12/8	10	79	30	4	"	"	"
"	23/8	28/8	10	81	14	"	"	"	"
"	6/9	15/9		{ Axen knækkede, Stibet laa 1 Dogn i Norge og slæbtes derfra til Leith. Stibet maatte ligge 2 Dogn i Norge for Storm.	13	"	"	"	"
"	8/10	11/10	220	"	29	112	"	"	"
"	24/10	28/10	102	"	3	102	"	1 Ben- brud	13 styk. overbord 34 slagt.
tilfammen					822	436		2	47
Dwina	26/4	29/4	69	"	62	"	"	"	"
"	10/5	13/5	4	62	115	"	"	"	"
"	24/5	27/5	9	79	121	193	"	"	"
"	7/6	11/6	7	89	210	81	29	"	"
"	21/6	24/6	7	78	110	248	"	"	"
"	5/7	9/7	9	104	65	"	"	1 Ben- brud	"
"	20/7	24/7	106	"	19	"	"	2 slagt.	"
"	2/8	5/8	10	80	20	1	"	"	"
tilfammen					722	523	29	3	"
Florence	30/8	2/9	72	"	32	"	"	"	"
"	13/9	16/9	4	75	57	36	"	"	"
"	27/9	4/10	10	{ Stibet maatte ligge 1 Dogn ved Stagen for Storm.	2	30	"	"	"
"	16/10	19/10	72	"	"	138	"	"	"
tilfammen					91	204	"	"	"
Phønix									
fra Aarhus til London.									
Phønix	2/5	5/5	72	"	151	"	"	"	"
"	22/5	25/5	72	"	143	"	"	"	"
tilfammen					294	"	"	"	"

Det Antal Kreaturer, der er udført under Konduktørers Tilfyn, er altsaa ringere iaar end ifjor, men dette hidrører fra, at Expeditions-Kontoret i Aarhus nægtede at indkassere det bestemte Bidrag til Dækning af de med Tilfynet forbundne Udgifter, og Landhusholdnings-Selskabet, som Følge deraf, fandt sig foranlediget til at ophøre at sende Konduktører med de derfra expederede Skibe.

Fraregnes de Toure, paa hvilke Skibene have maattet ligge over et eller andet Sted paa Grund af Storm, og det har indtruffet hyppigere iaar end ifjor, samt den Tour, paa hvilken „Gnome“ fik Axen knækket og maatte bugseres fra Norge til Leith, har „Gnome“ brugt gennemsnitlig $86\frac{3}{4}$ Timer til Rejsen fra Kjøbenhavn til Leith over Kristianssand, „Dwina“ $76\frac{1}{2}$, og „Florence“ 73 Timer fra Kjøbenhavn til Leith direkte og „Phoenix“ har paa de 2 Rejser fra Aarhus til London, paa hvilke det var besat med Konduktør, brugt hver Gang 72 Timer. Til den hurtigste Rejse har „Gnome“ brugt 65 Timer, „Dwina“ 62 og „Florence“ 72 Timer, til den seneste af de her medregnede brugte „Gnome“ 96, „Dwina“ 89 og „Florence“ 75 Timer. „Gnome“ har altsaa iaar ikke kunnet havde den Plads som den hurtigste Sejler, det erhvervede ifjor.

Baade „Dwina“ og „Florence“ ere blevne roste af Konduktørerne som udmærkede Søskibe, der rulle henholdsvis lidt og ikke tage meget Vand over. „Phoenix“ havde iaar faaet hensigtsmæssige Indretninger i Lastrummene for Kvæget, og det blev ogsaa af den Konduktør, der fulgte det iaar, rost som et i det Hele godt Kreaturskib, men det var ligesom ifjor kun paa et Par Rejser og i heldigt Vejr at det havde Konduktør med.

Af de Kreaturer, som iaar ere blevne forsendte under Konduktørers Tilfyn, er der død 1 Stk. Kvæg, 2 ere blevne slagtede, og 2 have faaet Venbrud paa Rejsen. Regnes de alle som tabte, udgjør det lidt over $0,26\%$ (imod ikke fuldt $0,2\%$ ifjor), men fraregnes de 2 med Venbrud, hvad der er rettest, fordi de dog afleveredes levende og i slagbar om end forringet Stand, udgjør Tabet for Kvægets Vedkommende ikke fuldt $0,16\%$.

Det Stk. Kvæg, som døde, faldt og blev traadt af et af de nærmest staaende, hvorved rimeligvis en af de større Arer er bleven sprængt, da Dyret døde under Symptomer paa en indre Forblødning. De to Kreaturer, som maatte slagtes, vare blevne saa forkomne, da Vejret paa denne Rejse var særdeles haardt, at Konduktøren ikke kunde være Haab om at faae dem levende til Bestemmelsesstedet*); og det var ligeledes under meget haardt Vejr, at de to fik Venbrud, det ene paa den Rejse, da de to maatte slagtes, og det andet paa Gnomes sidste Rejse. Af Faarene er der tabt 47 Stkr., hvoraf 13 bleve skyllede overbord og 34 maatte slagtes. De tabtes alle paa den sidste Rejse, „Gnome“ gjorde med Konduktør, og dette Tab skyldtes et Sammenstød af flere uheldige Omstændigheder. „Gnome“ var nemlig den Gang saa stærkt ladet, at det maatte ansees for farligt at sende Kreaturer med det og da især Faar, naar de skulde staa paa Dækket, saa langt hen paa Efteraaret, og jeg telegraferede derfor Aftenen før Afreisen til Ejeren om at holde dem tilbage. Men Ejeren var fraværende, saa der intet Svar kunde komme tilbage før Afskibningen, og Kreaturerne kom selvfølgelig med. Da Skibet var midt i Nordsøen blev det truffet af en orkanagtig Storm fra S.V., som vedblev fra Torsdag Middag til Mandag Morgen Kl. 2, og i hvilken Søen var saa svær, og Skibet arbejdede saa voldsomt, at Førerne vare meget betænkelige med Hensyn til dets Skjæbne. Det tog saameget Vand over, at Søerne endog undertiden overstillede Taget paa Ruffet, der er mer end en Mand's Højde over Dækket, og under saadanne Forhold tør man ikke undres over, at nogle af Faarene kunde blive skyllede overbord — alle Kreaturerne stode paa Dækket — og en Del blive saa medtagne, at de maatte slagtes, saameget mere som 7 Diefade, der fandtes paa

*) Det er i Konduktørernes Instrux paalagt dem først at slagte Dyrene, naar alt Haab om deres Aflevering i levende Tilstand maa opgives, og denne Sætning er bestandig bleven indskjærpet dem, fordi Erfaringen viser, at det, der reddes ved Slagtningen, er forholdsvis lidet.

Dækket maatte slaaes itu, og kastes overbord, for at lette Skibet noget, og hvorved alting paa Dækket blev overfølet med Olie. Man maa meget mere anerkjende Konduktørens og Besætningens Udholdenhed, naar de under disse Forhold kunde redde saa mange og give sig af med at slagte de forkomne.

Det har bekræftet sig, hvad jeg berørte ifjor, at de spanske Faar ere meget vanskelige at forsende over Søen end de andre Racer, og at det følgerig er en farlig Sag at forsende dem efter Oktober Maanedes Begyndelse og for April. De 47, som gik tabt, vare alle spanske, medens der ingen tabtes af 22 Blandinger af Dishley og Landfaar, som vare med paa denne Rejse.

47 udgjøre 4,15% af det hele Antal Faar, der iaar er blevet udført under Konduktørens Tilsyn; det er omtrent det tredobbelte af, hvad Tabet af Faar udgjorde ifjor; men havde ikke det Uheld indtruffet, at mit Telegram ikke kunde blive besvaret, saa havde det været rimeligt, at der ingen Kreaturer vare komne med paa den Rejse, og saa havde Tabet af Faar iaar været 0. Som Følge af Overfyldning af Lastrummene har der ikke været noget Tab iaar, og det maa anerkjendes, at der baade fra Expeditionskontorets og Kaptajnernes Side er viist Beredvillighed til at følge Konduktørernes Anvisninger i saa Henseende.

Da det hele Tab af Faar skyldes et Sammentræf af uheldige Omstændigheder, tør det nok siges, at Transporten over Havet iaar ligesom ifjor har været ret tilfredsstillende, hvad det direkte Tab af Kreaturer angaaer; fraregnes sidste Rejsses Uheld, har Resultatet i denne Retning endog været saa godt, at man ikke med Rimelighed kunde vente det bedre, og det uagtet baade Efterommeren og især Efteraaret vistnok tør siges at have været usædvanlig stormfulde, altsaa særlig ugunstige for Kreatur-Transport over Vesterhavet. Og det samme kan siges med Hensyn til Kreaturernes Vardiforringelse som Følge af Rejssens Besværigheder; der har kun været et Par Ladninger, om hvilke det maatte siges, at Dyrene bleve land-

fatte i mindre god Tilstand, deriblandt den sidste Ladning, som vare meget medtagne og bleve førte lige til Slagtehuset; men ellers ere Dyrene blevene overførte og afleverede i en Tilstand, som fornuftigvis intet har ladet tilbage at ønske, og i nogle Tilfælde have de slet ikke viist Spor af, at Rejsen har indvirket paa dem. Jeg har havt Lejlighed til at see en Ladning Kvæg, som blev udsfibet fra „Dwina“, medens jeg var i Leith, og jeg kunde ikke see, at Dyrene havde tabt det mindste i Udseende. En Vejning af Kreaturerne lige før Indsfibningen og lige efter Afleveringen vilde vistnok give værdifuldere Oplysning i saa Henseende, end den, et Skjøn kan give; men den har ikke kunnet blive udført, neppe her, hvor der dog har været stillet en Vægt paa det bekvemteste Sted til fri Afbenyttelse, og aldeles ikke i Leith; i Leith have der nemlig ingen Vægt paa Opstaldningsstedet, og selv om der blev anskaffet en til det Brug, vilde en Vejning af Kreaturerne der vistnok af Kommissionærerne blive opfattet som et Middel til at kontrollere deres Færd og som saadan møde megen Modvillie.

Wille vi søge Grunden til dette heldige Resultat baade med Hensyn til det direkte Tab og den af Rejsen følgende Værdiforringelse, troer jeg kun at ramme Sandheden, naar jeg siger, at det for en meget væsentlig Del maa tilskrives det af Landhusholdnings-Selskabet foranstaltede Tilsyn ved Konduktører. Thi selv i det heldigste Tilfælde, hvor baade Kaptajnen og Styrmandene ikke alene ere nidjære og samvittighedsfulde Mænd, men ogsaa have Forstand paa Dyrenes Behandling og Følelse for dem, kunne deres Interesser dog kun for en Del, og det endda oftest kun for en ringe Del, siges at være knyttede til de medhavende Kreaturers Skjæbne, medens Konduktørens Interesser samle sig udelukkende derom. Er Konduktøren da en dygtig Mand, som kan varetage sit Hverv og forstaaer at gjøre sig gjældende overfor Skibsførerne og andre Vedkommende, saa er det en Selvfølge, at han maa kunne udrette meget, og Erfaringen har i Sommer i to beklagelige Tilfælde godtgjort dette. Jeg sigter herved til de to Ladninger, som bleve af-

stibede med „Stettin“ og „Dsfian“, med hvilke der ikke kunde sendes Konduktører, og af hvilke „Stettin“ tabte 20% og „Dsfian“ mer eller mindre fuldstændig*) 50% af de medsendte Kreaturer. „Stettins“ Kreaturladning var 550 Faar, som havdes paa Dækket; det er et udmærket, stort Skib, saa der var rigelig Plads, og det havde ikke haardt Bejr paa Rejsen, men det var — idetmindste saavidt jeg har kunnet bringe i Erfaring — kun ved en beklagelig Mangel paa sund Sands og Følelse for Dyrene hos Styrmanden, at Tabet foraar= fagedes; han lod nemlig i Nordsøen, da de nærmede sig Skotland, Faarene drive forud og affpærre der, for at Dækket kunde blive spulet, og der bleve de druknede, da Skibet tog noget Vand over. „Dsfians“ Kreatur=ladning var Kvæg; det havde 22 i forreste Mellemlast og 9 paa Dækket. Det havde meget haardt Bejr paa Rejsen, og at nogle af de paa Dækket staaende Dyr kunde fylles overbord, var endda ikke saa forunderligt, skjøndt slikt ikke er skeet med et eneste Stk. Kvæg, naar der har været Konduktør med; men at mange af dem i Mellemlasten gif tabte, det tyder paa en Mangel paa Omhu for Dyrene, som vilde gjøre Transporten altfor risikabel, til at man skulde kunne glæde sig ved den, ifald den stedse skulde være prisgivet en saadan.

Men, vil man spørge, kunne da Konduktørerne ikke undværes? kan der ikke gjøres saadanne Indretninger paa Skibene, hvorved Kreaturerne kunne sikres uden Konduktørers Tilfyn? Jeg troer, det vil falde vanstelig. Jeg mener, at man ved Afgjørelsen af dette Spørgsmaal maaskee skal se temmelig skarpt mellem de Skibe, som udelukkende lade Kreaturer, eller for hvilke dog Kreaturladningen er Hovedsagen, og dem, for hvilke denne kun er en Bisfragt; paa hine vil der kunne gjøres Indretninger, hvorved Kreaturerne kunne beskyttes særdeles meget, og der ville Skibsførernes Interesser fortrins= vis være knyttede til Kreaturerne sikre og i alle Maader hel=

*) Jeg har ikke med Sikkerhed kunnet faae at vide, hvormange Kreaturer der gif overbord, og hvormange der bragtes døde i Land.

dige Befordring, hvad der efter mit Skjøn er en Hovedsag derved. Men Forholdet bliver et andet, naar der er Tale om de Skibe, der kun tage Kreaturer som Bilast. Her ville hensigtsmæssige Indretninger for Dyrene blive undværede saavidt muligt, dels fordi de altid medføre nogen Beføstning, dels og især fordi deres Anbringelse og Fjernelse hvergang er forbundet med Ulejlighed, en Ulejlighed, om hvilken man ikke engang rigtigt veed, hvem man skal læsse den paa, da Skibets Folk ikke have noget at bestille med at lade og løsse den øvrige Fragt, og de Folk, som lade og løsse, ikke vide sig berettigede eller i hvert Fald ikke forpligtede til at tage sig af de Indretninger, som skulle gøres for Kreaturerne. Og her ville, som ovenfor nævnt, Skibsførernes Interesser kun for en ringe Del være knyttede til Kreaturerne mer eller mindre heldige Transport; Hensynet til den øvrige Ladning og til Rejsens hurtigst mulige Tilendbringelse vil her ofte veje langt mere for dem. Og til denne Klasse Skibe, der tage Kreaturer som mer eller mindre udtalt Bisragt, maa aabenbart vor Trafik fortrinnsvis være henvist, idetmindste for Dernes Bedkommende, om ikke i det Hele taget. Det maa nemlig være forholdsvis store Skibe, der skulle kunne bringe Kreaturer nogenlunde godt over Vesterhavet, men selv om vi kunde give saadanne Skibe fuld Ladning af Kreaturer, hvorved da absolut den ugentlige Afftibning maatte opgives, saa er det et Spørgsmaal, om saa store Ladninger vilde give et saa godt Resultat, hvad Affætningen paa Vestemøllensstedet angaaer, noget, der idetmindste for de mindre Pladfers, som Veiths, Bedkommende, neppe tør antages. Hertil kommer endnu, at den øvrige Affætning af Landbrugsprodukter til Storbritanien, som er af ikke mindre Betydning, støttes ved Kreaturforsendelsen, ligesom denne kun ved hin gøres mulig for den nu paa de engelske Dampskibe gjældende Fragt.

Hvad iøvrigt Transporten med særligt til Kreaturfragt indrettede Skibe angaaer, da har jeg iaar i London havt Lejlighed til at see Kvæg ankomme med saadanne fra Tønning, og jeg tør sige, at det ankom i en ikke bedre Tilstand end den,

det herfra udfibede afleveres i. Og det var med General Steam Navigation Companys Skibe, der ansees for nogle af de bedste, og som ogsaa ere indrettede med al den Opfindsomhed og Omhu, som Englænderne kunne udfolde i slige Retninger. Og jeg har paa Londons Kvægmarked seet en Ladning svenske Stude, som vare bleve overførte i et Kreaturskib, og som vare i den Grad ilde medtagne af Rejsen, at man næsten maatte forbauses over, hvorledes det var gaaet til. Paa Fler-tallet af dem var der neppe et Sted, hvor Huden glider over et fremstaaende Ben, uden at den var knust og bedækket med en Brandskorpe; og medens jeg var i London, taltes der en Del om en Sag, som var anlagt mod en Kaptajn paa et af Great Eastern Railway Comp. Skibe, som havde kastet en stor Del Kvæg overbord paa Vejen fra Holland til London, fordi han mente, at Skibets Sikkerhed fordrede det; det var ligeledes et Skib, som var indrettet særligt for Kreaturfragt, og jeg mener, at det viser, at Skibenes hensigtsmæssige Indretning langtfra kan give fuldstændig Sikkerhed for en heldig Transport, men at Tilfynet har den største Betydning i den Henseende; at dette kan besørges ligesaagodt af Skibsførerne som af en Konduktor, vil jeg ikke benægte, men at det ikke altid bliver saa godt udført uden Konduktor, mener jeg Erfaringen har viist.

I Tighed med de Uddrag af Markedspriserne i Edin-burgher Journalen »The North British Agriculturist«, som jeg ifjor fremlagde i Tabelform, for at skaffe et Overblik over Priserne i London, Newcastle og Edinburgh, har jeg iaar gjort Uddrag af Priserne i samme Blad for hele Aaret og stillet dem sammen i Tabeller for de samme 3 Pladsers Vedkommende, og jeg har ved Valget af Priserne ligesom ifjor stræbt at komme saa nær som muligt til det, der kunde sammenlignes med vore Varer.

London.

Dag.	Kvag.				-Faar.				Middelspriser for hver Maaned.	
	Tilførsel af frem. Kv.	1ste Klasse.	2den Klasse.	3die Klasse.	Tilførsel af frem. S.	1ste Klasse.	2den Klasse.	3die Klasse.	Kvag.	Faar.
1866.		KM β	KM β	KM β		KM β	KM β	KM β	December.	
³ / ₁₂	1845	4 74	4 58	3 58	6806	5 26	4 42	3 74		
¹⁰ / ₁₂	1489	4 91	4 26	3 66	8754	5 42	4 58	3 91	1. Kl.	KM β 4 82½
²⁴ / ₁₂	2245	4 74	4 11	3 50	6018	5 26	4 42	3 66	2. -	4 30½
³¹ / ₁₂	602	4 91	4 27	3 66	2414	5 26	4 42	3 66	3. -	3 60½
1867.									Januar.	
⁷ / ₁	1622	4 91	4 27	3 66	1894	5 26	4 42	3 66	1. Kl.	4 88½
¹⁴ / ₁	1462	4 74	4 11	3 50	5147	5 11	4 27	3 58	2. -	4 24½
²¹ / ₁	2221	5 19	4 42	3 91	6778	5 26	4 42	3 74	3. -	3 66¼
²⁸ / ₁	2176	4 74	4 19	3 58	4479	5 19	4 27	3 58		
⁴ / ₂	1864	4 58	4 3	3 50	4016	5 50	4 58	3 91	Februar.	
¹¹ / ₂	2220	4 58	4 3	3 50	4418	5 50	4 58	4 3	1. Kl.	4 56
¹⁸ / ₂	2003	4 58	4 3	3 50	5639	5 34	4 42	3 74	2. -	4 5
²⁵ / ₂	1246	4 50	4 11	3 50	1848	5 50	4 58	3 91	3. -	3 50
³ / ₃	2206	4 58	3 91	3 34	8082	5 50	4 58	3 91	Marts.	
¹¹ / ₃	1860	4 58	3 91	3 34	8282	5 42	4 58	3 91	1. Kl.	4 58
¹⁸ / ₃	2483	4 58	3 91	3 34	6258	5 80	4 66	3 91	2. -	3 91
²⁵ / ₃	2077	4 58	3 91	3 34	6747	5 58	4 66	3 91	3. -	3 34
¹ / ₄	1519	4 58	3 91	3 34	5818	5 42	4 50	3 74	April.	
⁸ / ₄	1273	4 42	3 74	3 19	6349	5 11	4 19	3 42	1. Kl.	4 48½
¹⁵ / ₄	1783	4 58	3 91	3 34	7411	5 42	4 35	3 74	2. -	3 68
²² / ₄	1653	4 42	3 91	3 34	6317	5 27	4 35	3 58	3. -	3 31
²⁹ / ₄	1430	4 42	3 82	3 34	9761	5 27	4 35	3 58	Maj.	
⁶ / ₅	919	4 19	3 58	3 11	9470	5 3	4 11	3 27	1. Kl.	4 23
¹³ / ₅	2572	4 19	3 58	3 11	10241	4 35	3 91	3 42	2. -	3 66
²⁰ / ₅	1515	4 19	3 74	3 31	8723	4 50	4 11	3 58	3. -	3 22½
²⁷ / ₅	1366	4 35	3 74	3 34	10533	4 50	4 11	3 58	Juni.	
³ / ₆	1170	4 35	3 74	3 34	12972	4 50	4 11	3 58	1. Kl.	4 50¼
¹⁰ / ₆	1242	4 58	3 91	3 50	8602	4 66	4 27	3 66	2. -	3 82¼
¹⁷ / ₆	1400	4 42	3 74	3 34	10523	4 66	4 27	3 66	3. -	3 38
²⁴ / ₆	1677	4 66	3 91	3 34	8051	4 66	4 27	3 66	Juli.	
¹ / ₇	2595	4 50	3 91	3 34	5859	4 66	4 27	3 66	1. Kl.	4 43¼
⁸ / ₇	2014	4 42	3 74	3 34	7519	4 50	3 91	3 50	2. -	3 82½
¹⁵ / ₇	2301	4 58	3 91	3 50	7039	4 50	4 3	3 50	3. -	3 34½
²² / ₇	1398	4 58	3 82	3 34	6357	4 50	3 91	3 34	August.	
²⁹ / ₇	2298	4 58	3 74	3 19	5715	4 50	3 82	3 19	1. Kl.	4 42¼
⁵ / ₈	2048	4 58	3 74	3 19	5702	4 50	3 82	3 19	2. -	3 76
¹² / ₈	2327	4 27	3 66	3 19	4487	4 35	3 74	3 19	3. -	3 26½
¹⁹ / ₈	2496	4 42	3 82	3 34	8155	4 42	3 74	3 19	September.	
²⁶ / ₈	1870	4 42	3 82	3 34	5599	4 58	3 74	3 19	1. Kl.	4 25½
² / ₉	2385	4 35	3 66	3 19	7064	4 11	3 74	3 19	2. -	3 61½
⁹ / ₉	2766	4 35	3 66	3 19	8738	4 42	3 74	3 19	3. -	3 19
¹⁶ / ₉	2635	4 19	3 58	3 19	7859	4 27	3 66	3 19	October.	
²³ / ₉	3296	4 19	3 58	3 19	10911	4 27	3 66	3 19	1. Kl.	4 26½
³⁰ / ₉	3041	4 19	3 58	3 19	10064	4 27	3 66	3 19	2. -	3 69½
									3. -	3 19

Dag.	Kvæg.				Faar.				Middelpriser for hver Maaned.	
	Kül- førfel.	1te Klasse.	2den Klasse.	3die Klasse.	Kül- førfel.	1te Klasse.	2den Klasse.	3die Klasse.	Kvæg.	Faar.
1867.		Rdt β	Rdt β	Rdt β		Rdt β	Rdt β	Rdt β	Oktober.	
7/10	2542	4 19 3	58 3 19	6909	4 27 3	66 3 19			Rdt β	Rdt β
14/10	3569	4 11 3	58 3 19	7596	4 11 3	58 3 19		1. Kl.	4 17 $\frac{3}{4}$	4 19
21/10	3450	4 11 3	58 3 19	6760	4 11 3	58 3 19		2. -	3 62	3 64
28/10	3374	4 27 3	74 3 19	8220	4 27 3	74 3 34		3. -	3 19	3 22 $\frac{3}{4}$
4/11	2992	4 27 3	74 3 34	4628	4 42 3	82 3 34		November.		
11/11	2948	4 27 3	74 3 34	8058	4 27 3	74 3 27		1. Kl.	4 30 $\frac{3}{4}$	4 34 $\frac{1}{2}$
18/11	2281	4 27 3	74 3 34	10041	4 27 3	74 3 27		2. -	3 78 $\frac{1}{4}$	3 80 $\frac{1}{4}$
25/11	2540	4 42 3	91 3 50	10475	4 42 3	91 3 42		3. -	3 38	3 32 $\frac{1}{2}$

Newcastle.

Dag.	Kvæg.				Faar.				Middelpriser for hver Maaned.	
	Kül- førfel.	1te Klasse.	2den Klasse.	3die Klasse.	Kül- førfel.	1te Klasse.	2den Klasse.	3die Klasse.	Kvæg.	Faar.
1866.		Rdt β	Rdt β	Rdt β		Rdt β	Rdt β	Rdt β	December.	
4/12	715	5 7 4	36 3 78	4383	5 42 5	3 3 91		1. Kl.	5 19 $\frac{3}{4}$	5 32
11/12	794	5 7 4	36 3 78	5800	5 27 4	58 3 74		2. -	4 48	4 90 $\frac{1}{2}$
18/12	1070	5 45 4	72 3 92	4300	5 27 5	18 4 11		3. -	3 82 $\frac{3}{4}$	3 90 $\frac{3}{4}$
1867.								Januar.		
8/1	869	5 8 4	50 4 21	4210	5 27 4	74 3 91		1. Kl.	5 17	5 21 $\frac{3}{4}$
15/1	701	5 35 4	63 3 92	4250	5 11 4	74 3 91		2. -	4 63 $\frac{1}{4}$	4 82 $\frac{1}{2}$
22/1	881	5 8 4	77 3 64	3420	5 27 5	3 3 91		3. -	3 91	3 91
5/2	610	5 8 4	31 3 92	3670	5 27 5	11 4 58		Februar.		
12/2	860	4 77 4	21 3 78	4290	5 58 5	18 4 42		1. Kl.	4 83 $\frac{3}{4}$	5 69 $\frac{3}{4}$
19/2	654	4 77 4	21 3 78	3160	5 89 5	27 4 74		2. -	4 19 $\frac{1}{2}$	5 26 $\frac{1}{2}$
26/2	862	4 77 4	5 3 64	3626	6 9 5	50 5 11		3. -	3 78	4 70 $\frac{1}{4}$
5/3	630	4 90 4	31 3 92	4700	5 74 5	18 4 74		Marts.		
12/3	702	4 77 4	18 3 78	4717	5 74 5	18 4 74		1. Kl.	4 80	5 77 $\frac{3}{4}$
19/3	766	4 63 4	5 3 64	4370	5 74 5	18 4 74		2. -	4 21 $\frac{1}{4}$	5 28
26/3	550	4 90 4	31 3 92	3675	5 89 5	58 5 11		3. -	3 81 $\frac{1}{2}$	4 82 $\frac{1}{4}$
2/4	672	4 77 4	18 3 78	4050	5 81 5	58 5 11		April.		
9/4	684	4 77 4	18 3 78	4644	5 81 5	58 5 11		1. Kl.	4 79 $\frac{3}{4}$	5 57 $\frac{1}{2}$
16/4	539	4 77 4	31 3 92	5464	5 50 5	42 5 3		2. -	4 23 $\frac{1}{4}$	5 39
23/4	519	4 90 4	31 3 92	4850	5 50 5	42 4 91		3. -	3 83 $\frac{3}{4}$	4 84 $\frac{3}{4}$
30/4	668	4 77 4	18 3 78	5460	5 27 4	91 4 19		Maj.		
7/5	606	4 77 4	18 3 78	4300	4 66			1. Kl.	5 17	4 68
14/5	536	4 90 4	31 3 92	4070	4 66	4 50 3 91		2. -	4 37	4 39 $\frac{1}{2}$
21/5	594	5 8 4	45 4 18	5013	4 66	4 26 3 91		3. -	4 5 $\frac{1}{2}$	3 85 $\frac{1}{2}$
28/5	605	5 22 4	54 4 26	"	4 74	4 42 3 74		Juni.		
4/6	556	5 8 4	45 4 18	6170	4 50 3	91 3 91		1. Kl.	5 17	4 52 $\frac{3}{4}$
11/6	609	4 90 4	18 1 "	5720	4 58 3	82 3 74		2. -	4 48 $\frac{1}{2}$	3 74 $\frac{1}{2}$
18/6	446	5 49 4	82 4 54	6690	4 50 3	50 -		3. -	4 24	3 82 $\frac{1}{2}$

Dag.	Kvæg.				Faar.				Middelspriser for hver Maaned.	
	2de førel.	1ste Klasse.	2den Klasse.	3die Klasse.	2de førel.	1ste Klasse.	2den Klasse.	3die Klasse.	Kvæg.	Faar.
1867.		Rd β	Rd β	Rd β		Rd β	Rd β	Rd β		Juli.
16/7	546	4 90	4 31	4 5	8800	4 19	3 74	3 74	1. Kl.	Rd β 5 3½ 4 19
28/7	444	5 22	4 59	4 31	7940	4 19	3 58	3 58	2. -	4 40½ 3 63½
30/7	640	4 90	4 31	4 5	9370	4 19	3 58	3 58	3. -	4 13½ 3 63½
18/8	586	4 95	4 45	3 92	10000	4 19	3 74	3 42	1. Kl.	August. 4 95 3 93
20/8	642	4 95	4 21	3 92	10230	3 82	3 58	3 27	2. -	4 29 3 58
27/8	658	4 95	4 21	3 92	10200	3 82	3 42	3 27	3. -	3 92 3 32
3/9	688	4 72	3 91	3 64	9640	4 19	3 74	3 58	1. Kl.	September. 4 67½ 4 19
17/9	711	4 72	3 91	3 64	10740	4 19	3 58	3 27	2. -	3 82 3 63½
24/9	726	4 59	3 64	3 50	11550	4 19	3 58	3 27	3. -	3 59½ 3 37½
1/10	781	4 59	3 64	3 50	10300	4 19	3 58	3 27	1. Kl.	Oktober. 4 59 4 15
9/10	958	4 59	3 64	3 50	12020	4 11	3 58	3 19	2. -	3 64 3 58
									3. -	3 50 3 23
5/11	986	4 45	3 45	3 37	8800	3 82	3 40	3 19	1. Kl.	November. 4 54½ 3 82
11/11	833	4 59	4 9	3 37	7630	3 82	3 40	2 77	2. -	3 67 3 40
19/11	737	4 59	3 51	3 37	6770	3 82	3 40	2 84	3. -	3 37 2 92

Edinburgh.

Dag.	Kvæg.				Faar.				Middelspriser for hver Maaned.	
	2de førel.	1ste Klasse.	2den Klasse.	3die Klasse.	2de førel.	1ste Klasse.	2den Klasse.	3die Klasse.	Kvæg.	Faar.
1866.		Rd β	Rd β	Rd β		Rd β	Rd β	Rd β		December.
5/12	428	5 89	4 77	4 21	4596	5 26	4 91	3 58	1. Kl.	Rd β 5 40¾ 5 30
12/12	508	5 22	4 31	4 31	4794	5 26	4 74	3 91	2. -	4 77 4 78¼
19/12	352	5 12			4710	5 26	4 74	3 91	3. -	4 21 3 80
26/12	233	5 40	4 77	"	3884	5 42	4 74	"		
1867.		Rd β	Rd β	Rd β		Rd β	Rd β	Rd β		Januar.
2/1	346	5 35	4 77	4 50	2846	5 42	4 91	4 58	1. Kl.	5 7½ 5 23¾
9/1	454	5 8	4 63	4 21	4344	5 42	4 71	4 11	2. -	4 58 4 74¾
16/1	435	5 8	4 50	4 21	4921	5 11	4 58	4 26	3. -	4 ½ 4 30¼
23/1	477	4 90	4 50	3 64	3835	5 11	4 58	—		
30/1	326	4 90	4 50	3 37	3250	5 11	4 91	4 26		
6/2	393	4 77	4 21	3 91	2462	5 58	5 27	4 26		Februar.
13/2	525	4 63			3816	5 58	5 27	4 26	1. Kl.	4 79 5 58
20/2	360	4 86	4 50	3 64	3317	5 58	5 27	4 58	2. -	4 30¾ 5 27
27/2	440	4 90	4 21	3 64	4035	5 58	5 27	4 58	3. -	3 73 4 42

Dag.	Kvæg.				Faar.				Middelspriser for hver Maaned.		
	Lit. forfel.	1ste Klasse.	2den Klasse.	3die Klasse.	Lit. forfel.	1ste Klasse.	2den Klasse.	3die Klasse.	Kvæg.	Faar.	
1867.		Rdt	β	Rdt	β	Rdt	β	Rdt	β	Marts.	
6/3	419	4 86	4 50	3 64	4790	5 81	5 27	5 27		Rdt	β
13/3	447	4 92	4 50	3 91	4306	5 72	5 72	"	1. Kl.	4 71 ¹ / ₄	5 75 ¹ / ₄
20/3	539	4 77	4 50	4 21	3925	5 89	5 57	4 91	2. -	4 46 ¹ / ₂	5 57
27/3	594	4 50	4 36	4 9	4094	5 89	5 57	4 58	3. -	3 94 ¹ / ₄	4 74 ¹ / ₂
5/4	424	4 63	4 36	4 9	3728	5 57				April.	
10/4	463	4 50	4 21	4 9	3546	5 42			1. Kl.	4 66 ³ / ₄	5 45 ³ / ₄
17/4	489	4 77	4 36	4 21	3544	5 57	5 27		2. -	4 28 ¹ / ₂	5 27
24/4	612	4 77	4 21	3 64	5255	5 27			3. -	4 1	"
1/5	562	4 63	4 93	64	4196	5 34	4 58	4 26		Maj.	
8/5	495	4 63	4 93	64	4350	5 42	4 42		1. Kl.	4 79 ² / ₅	5 51 ² / ₅
15/5	438	4 77	4 50	3 92	4566	5 74	5 11	4 58	2. -	4 36 ¹ / ₂	4 77 ¹ / ₅
22/5	467	4 90	4 50	3 92	4268	5 50	4 91	4 42	3. -	3 85 ¹ / ₅	4 42
29/5	505	5 8	4 63	4 21	4406	5 58	4 91			Juni.	
5/6	445	4 72	4 36	3 92	3566	4 91	4 74		1. Kl.	4 91 ¹ / ₄	4 82 ¹ / ₄
12/6	345	4 90	4 49	3 92	3921	5 11	4 58	3 91	2. -	4 53	4 38 ¹ / ₄
19/6	313	5 17	4 77	4 50	5018	4 91	4 26	3 91	3. -	4 15 ¹ / ₄	3 69 ¹ / ₅
26/6	355	4 90	4 50	4 21	5725	4 42	3 91	3 27		Juli.	
3/7	288	5 8	4 63	4 21	6543	4 50	3 91	3 91	1. Kl.	5 11 ² / ₅	4 43 ² / ₅
10/7	262	5 12	4 63	4 21	6549	4 50	3 91	3 58	2. -	4 67 ² / ₅	4 5 ¹ / ₃
17/7	265	5 8	4 77	4 50	6714	4 26			3. -	4 43 ¹ / ₅	3 69
24/7	243	5 26		4 74	5375	4 58	4 26	3 91		August.	
31/7	374	4 99		4 50	8900	4 34	3 91	3 58	1. Kl.	5	4 42 ¹ / ₄
7/8	443	4 63	4 50		9174	4 42	4 26	3 91	2. -	4 69	4 18 ¹ / ₄
14/8	236	4 99	4 59		7121	4 11	3 91	3 27	3. -	4 35 ¹ / ₂	3 75
21/8	285	5 22	4 90	4 50	6727	4 58	4 26	3 91		September.	
28/8	240	5 8	4 77	4 21	8403	4 58	4 26	3 91	1. Kl.	4 95	4 46
4/9	351	4 86	4 50	3 92	8555	4 50	3 91	3 42	2. -	4 53 ¹ / ₄	4 6 ¹ / ₄
11/9	325	5 8	4 63	3 92	8376	4 42	4 26	3 58	3. -	4 8 ¹ / ₂	3 54
18/9	318	5 8	4 50	4 21	8385	4 50	3 91	3 58		Oktober.	
25/9	451	4 86	4 50	4 21	8418	4 42	4 11	3 58	1. Kl.	4 61 ² / ₃	4 18 ² / ₃
2/10	505	4 63	4 21	3 92	9527	4 11	3 58	3 27	2. -	4 21	3 54 ¹ / ₂
9/10	302	4 63	4 21	3 92	6538	3 91		3 27	3. -	3 78	3 4 ¹ / ₅
16/10	470	4 63	4 21	3 78	7788	4 26	3 91	2 77		November.	
23/10	649	4 59	4 21	3 64	7720	4 26	3 27	2 77	1. Kl.	4 74 ¹ / ₂	4 34 ¹ / ₄
30/10	544	4 59	4 21	3 64	6148	4 34	3 42	2 84	2. -	4 28 ¹ / ₄	3 86 ³ / ₄
6/11	442	4 72	4 21	3 64	5876	4 42	3 91	3 27	3. -	3 71	3 34 ¹ / ₄
13/11	668	4 77	4 21	3 64	5044	4 42	3 91	3 58			
20/11	444	4 63	4 21	3 64	6988	4 11	3 74	3 27			
27/11	397	4 86	4 50	3 92	6031	4 42	3 91	3 27			

	Kvæg.			Faar.		
	Rdt	β	Rdt	β	Rdt	β
London.	Rdt	β	Rdt	β	Rdt	β
Middelspris .	4	47 ¹ / ₈	3	86 ³ / ₁₀	3	36 ¹ / ₂
Høieste Pris .	5	19	4	58	3	66
Løveste Pris .	4	11	3	58	3	11
Forfjel . . .	1	8	1	"	"	55
					1	69
					1	8
					"	80

Newcastle.	Kvæg.						Faar.					
	Rd	β	Rd	β	Rd	β	Rd	β	Rd	β	Rd	β
Middelpris .	4	88 $\frac{2}{5}$	4	21 $\frac{5}{10}$	3	82 $\frac{1}{5}$	4	74 $\frac{2}{10}$	4	31 $\frac{5}{4}$	3	85 $\frac{7}{10}$
Høieste Pris .	5	49	4	82	4	54	6	9	5	58	5	11
Laveste Pris .	4	45	3	45	3	37	3	82	3	40	2	77
Forskjel . . .	1	4	1	37	1	17	2	23	2	18	2	30

Edinburgh.												
	Kvæg.						Faar.					
	Rd	β	Rd	β	Rd	β	Rd	β	Rd	β	Rd	β
Middelpris .	4	88 $\frac{1}{4}$	4	47 $\frac{5}{12}$	4	4 $\frac{1}{10}$	4	94	4	54	3	87
Høieste Pris .	5	89	4	90	4	77	5	89	5	57	4	91
Laveste Pris .	4	50	4	9	3	37	3	91	3	27	2	77
Forskjel . . .	1	39	„	81	1	40	„	94	2	30	2	14

Det fremgaaer af disse Uddrag, at Priserne baade paa Kvæg og Faar helt igjennem have været lavere iaar end ifjor. Medens f. Ex. Middelpriiserne i London ifjor vare 4 Rd. 87 β, 4 Rd. 30 β og 3 Rd. 77 β pr. danst Lispund for henholdsvis 1ste, 2den og 3die Kvalitet Drefjød, og 5 Rd. 40 β, 4 Rd. 56 β og 3 Rd. 88 β pr. Lpd. Faarefjød, have de tilsvarende Priser iaar været 4 Rd. 47 β, 3 Rd. 86 β og 3 Rd. 36 β for Drefjød, 4 Rd. 81 β, 4 Rd. 13 β og 3 Rd. 52 β for Faarefjød; og paa de andre Pladser har Forholdet været noget lignende; i Newcastle har dog Forskjellen paa Priserne paa Faarefjød iaar og ifjor været endnu noget større.

Baade paa Dref- og Faarefjød have Middelpriiserne iaar været højest i Edinburgh og lavest i London. De have i Edinburgh udgjort 4 Rd. 88 β, 4 Rd. 77 β og 4 Rd. 4 β pr. danst Lpd. for henholdsvis 1ste, 2den og 3die Klasse Drefjød, 4 Rd. 95 β, 4 Rd. 52 β og 3 Rd. 87 β pr. Lpd. Faarefjød; i Newcastle have de tilsvarende Priser været 4 Rd. 86 β, 4 Rd. 21 β og 3 Rd. 32 β for Dref-, og 4 Rd. 73 β, 4 Rd. 31 β og 3 Rd. 85 β for Faarefjød og i London som ovennævnt. Men Forskjellen mellem den høieste og laveste Pris, der i Aarets Løb er betalt for samme Vare, har iaar som ifjor været betydeligt mindre, Priserne have været langt mere stadige i London end paa de 2 andre Pladser, og Fluktuationen i Priserne paa disse Pladser har navnlig for Edinburghs Vedkommende tydelig viist sig at staa i Forbindelse med

Udfregninger over forhandlede Dyr,

Dag.	Dyr.	Levende Vægt.		Supponeret Slagtevægt.	
		℔	℔	℔	℔
April 16de	6 ældre jydsk Stude	"	"	177	"
" 24de	10 bedste Sort jydsk Stude	"	"	330	"
" "	10 do. do.	"	"	345	"
" "	2 middel Sort do.	"	"	61	"
" 24de	{ 3 unge, fede, jydsk Stude	170	10	"	"
"	{ 2 udmalkede Køer, 6—8 Aar gammel .	104	11	"	"
" 29de	8 fede, jydsk Stude	"	"	256	"
" "	18 unge, fede, jydsk Stude.	"	"	576	"
Maj 1ste	38 bedste Sort jydsk Stude	"	"	1216	"
" "	{ 4 unge, fede, jydsk Stude	227	3	"	"
" "	{ 1 ældre udmalket Ko	61	4	"	"
" 15de	2 unge, fede, jydsk Stude	"	"	66	"
" "	11 ældre, meget fede, jydsk Stude . .	"	"	374	"
" "	4 jydsk Stude	267	3	"	"
" 29de	3 unge, udmalkede Køer	173	7	"	"
Juni 5te	4 jydsk Stude	278	12	"	"
" 6te	8 unge, fede, jydsk Stude	"	"	248	"
" 12te	20 svenske Stude	"	"	660	"
" "	6 jydsk Stude	395	10	"	"
" 19de	20 svenske Stude	"	"	620	"
" "	6 jydsk Stude	395	10	"	"
" 24de	12 unge, fede, jydsk Stude	"	"	348	"
" 20de	3 unge, udmalkede Køer	163	"	"	"
" 26de	8 jydsk Stude	535	"	"	"
Juli 3die	7 do. do.	473	"	"	"
" 10de	5 unge, udmalkede Køer	270	15	"	"
" 17de	2 do do. do.	111	9	"	"
" 31te	{ 2 do. do. do.	159	6	"	"
"	{ 2 ældre do. do.	"	"	"	"
Oktober 15de	5 Køer	259	"	"	"

Hvis Vægt er bekendt.

Udbragte til:		Omkostninger.		Netto.		Udgjor pr. ££ Brutto.		Udgjor pr. ££ Netto.		Forhandlede af:	
£	s. d.	£	s. d.	£	s. d.	№	β	№	β		
87	" "	11	3 6	75	16 6	4	41	3	82	Mr. Swann & Son.	
170	" "	18	8 4	151	11 8	4	61	4	13	samme.	
170	" "	} 20	10 "	176	10 "	{	4	42	"	}	samme.
28	" "						4					13
42	" "	} 9	1 10	56	8 2	{	2	21	"	}	Berry Barclay & Co.
23	10 "						2					3
126	" "	15	13 10	110	6 2	4	41	3	84	Mr. Swann & Son.	
271	" "	35	6 1	235	13 11	4	23	3	66	samme.	
606	" "	74	10 8	531	9 4	2	47	3	90	samme.	
61	" "	} 9	14 6	65	5 6	{	2	40	"	}	Berry Barclay & Co.
14	" "						2					6
32	2 6	3	7 "	28	15 6	4	37	3	89	Mr. Swann & Son.	
194	" "	17	16 9	176	3 3	4	64	4	23	samme.	
74	" "	5	18 2	68	1 10	2	47	2	28	Mr. Ritchie.	
38	10 "	5	8 4	34	1 8	2	"	1	69	Berry Barclay & Co.	
86	" "	6	4 6	79	15 6	2	75	2	55	Mr. Ritchie.	
124	" "	13	11 2	110	8 10	4	48	4	1	Mr. Swann & Son.	
332	10 "	28	18 "	303	12 "	4	51	4	13	Mr. Ritchie.	
102	" "	8	14 "	93	6 "	2	31	2	12	samme.	
325	10 "	31	3 3	294	6 9	4	70	4	27	samme.	
111	" "	9	2 3	101	17 9	2	50	2	31	samme.	
181	18 5	22	19 "	158	19 5	4	68	4	11	Mr. Swann & Son.	
34	10 "	4	16 6	29	13 6	1	87	1	61	Mr. Ritchie.	
145	10 "	beregneede sammen med Omkost. for 100 Faar				2	43			samme.	
123	" "	10	17 4	112	2 8	2	33	2	13	samme.	
58	15 "	6	18 9	51	16 3	1	91	1	69	samme.	
25	" "	2	17 9	22	2 3	2	2	1	75	samme.	
44	10 "	5	14 "	38	16 "	2	49	2	18	samme.	
52	10 "	7	11 11	44	18 1	1	79	1	54	samme.	

en større eller mindre Tilførsel, dog saaledes at en betydeligere Tilførsel især har trykket den næstfølgende Markedsdags Priser.

Jeg har uddraget Middelpriiserne for hver Maaned, og ifølge disse Uddrag have i Edinburgh Middelpriiserne paa Kvæg været høje i Januar, derfra dalet til April, saa hævet sig igjen, naaet den største Højde i Juli og ere saa dalede igjen og blevne lavest i Oktober; i Newcastle har Stigningen i Forfømmere begyndt noget tidligere, og naaet sit højeste Punkt i Juni, og Faldet har været noget langsommere, saa de laveste Priser falde i November. I London have Priserne været højest i Januar, ere faldne til henimod Juni, have da hævet sig, men ere snart igjen dalede, indtil de have naaet deres Minimum i Oktober.

Det har forhen været udtalt, og det bestyrkes herved, at den Tid, paa hvilken vi ville naae de bedste Priser, især i Edinburgh, er fra midt i Maj til Slutningen af Juli, og det er saaledes, fordi det i Skotland staldfedede Kvæg gjerne slipper op hen i Maj, og det græssede, hvoraf især Irland leverer en stor Del, ikke kommer før hen i Juli eller Begyndelsen af August.

Bed velvillig Smødekommen fra flere Affenderes Side er jeg iaar bleven istand til at sammenstille ikke saa Afregninger over Kvæg, hvis Vægt er bekjendt, saaledes at der deraf kan sees, hvilke Priser vi have naaet (see Tab. paa foregaaende Sider). Sammenlignes disse Priser med dem, der betales for vore Varer ifjor, finde vi, at de ligeledes have været lavere, skjøndt Kvaliteten af de iaar forsendte Dyr vistnok har været gennemgaaende ikke saa lidet bedre; der er saaledes gennemsnitlig iaar neppe naaet over 4 Rd. 48 β pr. Epd. Kjødvægt for yndste Stude, medens der ifjor naaedes gennemsnitlig 5 Rd. 29 β . Dette maatte nu vel tildels ventes, fordi Priserne i det Hele taget have været lavere iaar end ifjor, men for en ikke ringe Del maa det vistnok opfattes som en Virkning af de Indskrænkninger, hvorunder Importen af fremmed Kvæg til Storbritanien lider som Følge af Kvægpesten. Disse Indskrænkninger have fornemlig bestaaet

i, at intet fremmed Kvæg har maattet føres ind i Landet fra den Havn, hvortil det bragtes, men har skullet slagtes der inden 4 Døgn efter Landsættelsen. Derved have vi været udelukkede fra Markederne i det Indre (og saaledes ogsaa Glasgow Marked) og indskrænkede til den enkelte Plads, hvor Ladningen er bleven udfikket, og det har ikke alene bevirket, at vi ikke have kunnet drage Fordel af hine Markeders bedre Tilbud for vore Varer, men det er derved ogsaa blevet lettere for Kjøberne at benytte sig af enhver betydeligere Tilførsel til at trykke Priserne. Dette viste sig saaledes ret slaaende engang i Sommer, da Niord førte en Ladning Kvæg fra Island til Leith, medens den ellers foer paa London. Der blev derved paa engang bragt et Par Hundrede Stykker Kvæg mere end det sædvanlige til Leith, og om end dette Antal over det almindelige ikke kunde have virket saa trykkende i Forhold til det hele Antal Kvæg, der føres til Markedet, saa fik det dog megen Betydning derved, at det var en Forøgelse, som kun ramte en Slags Kvæg. Thi de forskjellige Slagtere holde sig fornemlig til en Sort Kvæg; nogle bruge især Skotsk, andre fornemlig fremmed, og om end en Slagter kjøber begge Slags, saa erstatter han dog ikke gjerne den ene med den anden. Dette gjør, at Efterspørgslen efter en vis Sort Kvæg er temmelig stadig, og at følgende en saa usædvanlig Forøgelse, som den Niord bragte, absolut maatte trykke Priserne. Vore Forholdene i England ikke usædvanlige, bestode ovennævnte Indskrænkninger for Indførslen ikke, saa vilde en saadan Overfyldning langt fra have saa stor Betydning, thi da kunde Kommissionærerne lade det Overflødige gaae til andre Pladser, men det kan ikke stee nu, da intet fremmed Kvæg maa transporteres ind i Landet.

I den koldere Aarstid kan der vel bødes noget derpaa, ved at Dyrene slagtes og Kroppene forsendes til andre Pladser, men det giver dog et ringere Udbytte af forskjellige Grunde. For det Første er Fragten omtrent dobbelt saa dyr paa slagtet Kjød som paa levende, hvad der vistnok fornemlig er begrundet i, at Sernbaneselskaberne gjøres ansvarlige for mulige

Forfinkelser, hvorved Kjødet taber i Værdi eller bliver for-
 dærvet, og flere saadanne Erstatningsfager, som de have tabt,
 have bevæget dem til at beregne sig en Art Assurancepræmie
 som Tillæg til Fragten. Dernæst kan Affaldet ikke blive ud-
 bragt til saameget, naar Dyret skal slagtes paa Havnepladsen;
 endvidere taber Kjødet tilhneladende eller virkeligt i Værdi ved
 Forsendelsen, og endelig ere Slagterne i det Hele taget imod
 at kjøbe deres Kreaturer slagtede. Og i den varme Tid, i
 Sommermaanederne, er denne Udvej saa godt som ganske lukket;
 Dyret skal hænge mindst 12 Timer efter at være slagtet, for
 at Kroppen kan blive stiv, inden den forsendes, da den ellers
 lider mere ved Transporten; derefter skal den pakkes, rystes
 paa en Jernbanevogn, atter udpakkes, sælges til Slagteren og
 saa bringes til dennes Udsalgsted; med alt det hengaaer der
 let et Par Døgn fra den Tid, da Dyret er slagtet, og til det
 kommer i Forhandlerens Bod, en Omstændighed, som denne
 tillægger og maa tillægge en meget stor Betydning og som selv-
 følgerlig nedsetter Prisen paa Varen, ikke at tale om, at en
 tilfældig Forfinkelse kan medføre en total Fordærvelse af det
 slagtede og forsendte Kjød.

Ligesom disse Forhold trykke Priserne i Havnestederne og
 derved forringe Udbytten for Affenderne, saaledes virke de natur-
 ligvis trykkende baade paa Slagterne og især paa Forbrugerne
 ved at forhøje Kjødpriserne i de indre Byer, som ikke kunne
 faae Part i den i Havnestederne fremkaldte Overflod, og disse
 og Affenderne ere derfor Allierede i at arbejde paa Indskræn-
 ningernes Fjernelse. Der har ogsaa været udvirket Lempelser
 i disse Baand paa Transporten, idet det tillodes under visse
 Forbehold at føre Kvæg fra nogle Sindhavne til det Indre af
 Landet.

Fra »Tames Haven«, et nyt, fornemlig i dette Djiemed
 anlagt Værft, nær Temsens Munding, var det saaledes tilladt
 at føre Kreaturer til Londons Kvægmarked; men de skulde da
 først være opstaldede i »Tames Haven« nogen Tid efter Ankom-
 sten, saa den af Rejsen forarsagede Ophidselse kunde tabe sig;

derefter skulde de synes af en dertil ansat Dyrlæge, og saa føres direkte paa Jernvejen i særegne Vogne til Londons Marked, som de da ikke atter maatte forlade. Og der var derved tillige lagt den Indskrænkning paa Londons Kværgmarked, at intet Dyr, som havde været fremstillet der, maatte føres derfra igjen uden for at slagtes, og at ethvert Dyr, som havde været paa Markedet, skulde slagtes inden 4 Dage efter at det havde været der. Under samme Betingelser havde General Steam Navigation Comp.'s Skibe Ret til at løsse Kvæg i Katharina Dok, og det var jo for Londons Bedkommende egentlig ikke mere end det, der var tilladt andre Søstæder, f. Ex. Newcastle, hvor ligeledes fremmed Kvæg kunde føres fra Havnen til Markedet, kun at Vejen fra »Tames Haven« til London er betydelig længere, en Omstændighed, der dog maa ansees for at være af underordnet Betydning, naar Transporten steer ad Jernvej, og ikke er saa lang, at det bliver nødvendigt at gjøre Ophold undervejs. Men der krævedes et betydeligt Polititilsyn for at vaage over de stillede Betingelsers Overholdelse, og da Bedkommende naturligvis selv maatte betale det, tyngede det jo paa Trafikken.

Da der ingen Tvivl kan være om, at det vilde gavne vor Affætning af Kreaturer, hvis der kunde tilvejebringes en lignende Lettelse for vor Handel paa Skotland, saaledes at Leith eller Granton kunde blive Havneplads for Glasgow, ligesom »Tames Haven« er det for London, har der baade fra Regjeringens, Landhusholdnings-Selskabets og andre deri Interesseredes Side været arbejdet paa at tilvejebringe en saadan Lettelse. Der er fra Lokalitetersnes Side intet til Hinder derfor. Saavel fra Granton som fra Leith kunne Dyrene gaa direkte fra Opstaldningsstederne i Dokken over i Jernbanevogne, og føres til Glasgow med lige saa ringe Fare for Udbredelse af en mulig Smitte som paa Vejen fra »Tames Haven« til London. Det vedkommende Jernbaneselskab vilde stille Vogne til dette Brug; i Glasgow kunde der indrettes et separat Marked for det fremmede Kvæg, og Slagterne i Glasgow lode villige

til at finde dem i den Indskrænkning i Friheden af Benyttelsen af Byens Slagtehus, som maatte blive Følgen deraf. Der vilde altsaa i det Væsentlige kun blive tilbage som Forhindring Omkostningerne ved Polititilsynet, men selv om Trafikken kunde blive betydelig nok til at bære disse uden at besværes deraf, og at det saaledes maatte synes som om alle Forhindringer forholdsviis let lode sig rydde af Vejen, saa fordredes der dog endnu Udvirkningen af en Parlamentsakt derfor, og den kan kun de i engelske Forhold nøjere Indviiede forudsige Muligheden af at faae frem. Den skulde søges af Importørerne, navnlig da af de Kommissionærer, som modtage vort Kvæg til Forhandling, og disse have ogsaa virket derfor, men hidtil er det ikke lykkes dem at udrette Noget. Imidlertid er Spørgsmaalet endnu aabent, og det er forsaavidt heldigt, at der altsaa kan være Haab om en for os heldig Afgjørelse deraf, som Grændsen for disse Indskrænkningers Varighed er vanskelig at forudsee. Jeg har i en Afhandling om Kvægpesten søgt at godtgjøre, at Kvægpesten, ifølge den Udvikling, Befordringsmidlerne nu have, og endmere ifølge den Udvikling, de rimeligviis i en nær Fremtid ville faae, maa blive en stadig Gjæst i Europa, og det er min Overbevisning, at England med den store Tilførsel af Kvæg, det behøver, kun kan holde sig fri for Kvægpesten, saalange de nu bestaaende Indskrænkninger i Indførslen af fremmed Kvæg holdes i Kraft, at sølgelig Indskrænkningerne nærmest maatte antages at ville blive vedvarende. Det er min Overbevisning, men hvorledes Englænderne ville og kunne tage den Sag, er jo en helt anden Ting. Det er neppe muligt at vide, om Parlamentet vil kunne modstaa Trykket af den Opinion, der rimeligviis vil danne sig for disse Indskrænkningers Ophævelse som Følge af Rjødets Fordyrelse i de indre Stæder, naar Tiden har henvejret den Frygt, som den sidste Råsen af Kvægpesten i England fremkaldte; men det er paa den anden Side rimeligt, at Regjeringen kun nødigt giver Slip paa det Hold i Tilsynet med Indførslen af Kreaturer, som Kvægpestens Herfsken gav den i Hænde. En anden Sag er det, om det Tryk, som Befolkningen, det Tab, som sølgelig Landet i Længden

Afregninger, som vise Omkostningerne i Forhold til Brutto-Beløbet.

Dag.	Dyr.	Udbragte til	Fragt og Gra- tiale til Kapt. og Manuskab.		Kommission.		Andre Omkost- ninger.		Omkost- ningerne til- fammen.		Udgjøre % af Bruttobeløbet.	Forhandlet af:
			£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.	£ s. d.			
April.												
16de	6 Stude	87	..	6 13 6	1 10 ..	3	11 3 6	12,77		Mr. Swann & Son.	
24de	10 do.	170	..	10 19 2	2 10 ..	4 19 2	18 8 4	10,85		famme.		
"	12 do.	198	..	13 19 ..	3 ..	4 11 ..	21 10 ..	10,88		famme.		
"	5 Stfr. Kvæg	65 10	..	5 6 8	1 19 4	1 15 10	9 1 10	13,88		Berry Barclay & Co.		
29de	8 do.	126	..	8 16 ..	2 ..	4 4 17 10	15 13 10	12,4		Mr. Swann & Son.		
"	18 do.	271	..	19 15 11	4 10 ..	11 2 ..	35 6 1	13		famme.		
Mai.												
1ste	38 do.	606	..	41 15 10	9 10 ..	23 4 10	74 10 8	12,8		famme.		
"	5 do.	75	..	5 6 8	2 5 ..	2 2 10	9 14 6	12,98		Berry Barclay & Co.		
15de	2 do.	32 2 6	..	2 6 6	.. 10 ..	.. 10 6 3 7	.. 10,4			Mr. Swann & Son.	
"	11 do.	194	..	12 15 9	2 15 ..	2 6 ..	17 16 9	9,2		famme.		
"	4 do.	74	..	4 7 8	.. 18 6	.. 12 ..	5 18 2	7,98		Mr. Ritchie.		
29de	3 do.	38 10	..	3 4 ..	1 3 1	1 1 3	5 8 4	14		Berry Barclay & Co.		
Juni.												
5te	4 do.	86	..	4 7 8	1 1 6	.. 15 4	6 4 6	7,2		Mr. Ritchie.		
6te	4 do.*	58 17 5	..	4 13 4	1 5 ..	2 3 ..	8 1 4	13,68		Mr. Swann & Son.		
6te	8 do.	124	..	9 6 8	2 ..	2 4 6	13 11 2	10,9		famme.		
12te	20 do.	332 10	..	23 5 ..	4 3 ..	1 10 ..	28 18 ..	8,7		Mr. Ritchie.		
"	6 do.	102	..	6 19 6	1 5 6	.. 9 ..	8 14 ..	8,5		famme.		
"	2 do.	24	..	2 6 4	.. 10 ..	.. 10 ..	3 6 4	13,75		Mr. Swann & Son.	
19de	20 do.	325 10	..	24 12 ..	4 1 3	2 10 ..	31 3 3	9,57		Mr. Ritchie.		
"	6 do.	111	..	6 19 6	1 7 9	.. 15 ..	9 2 3	8,2		famme.		
20de	3 do.	34 10	..	3 10 ..	.. 15 ..	.. 11 6 4 16 6	13,88			Mr. Swann & Son.
24de	12 do.	181 18 5	..	14 ..	3 ..	5 19 ..	22 19 ..	12,58		famme.		
Juli.												
3die	7 do.	123	..	8 16 1	1 10 9	.. 10 6	10 17 4	8,85		Mr. Ritchie.		
10de	5 do.	58 15	..	5 16 9	.. 14 6	.. 7 6	6 18 9	11,7		famme.		
17de	1 do.	25	..	2 6 6	.. 6 3	.. 5 ..	2 17 9	11,6		famme.		
31te	4 do.	44 10	..	4 13 ..	.. 11 ..	.. 10 ..	5 14 ..	12,73		famme.
Okt. 15.	5 do.	52 10	..	5 16 5	.. 13 ..	1 2 6	7 11 11	14,4		famme.		

Gjennemsnitlig udgjør det for Berry Barclay & Co. 13,81% , for Mr. Swann & Son 12,4% og for Mr. Ritchies Bedkommende 9,85% af det udbragte Brutto-Beløb.

*) De to slagtede jor Glasgow Marked.

maa lide ved disse Indskrænkninger, ikke fuldtvel vil veje op mod det, som et Udbrud af Kvagpesten nu og da vilde forarsage, naar man kun altid var parat til at imødegaa den paa rette Maade, men denne Betragtning vil neppe med det Første, om nogenfinde, gjøre sig gjældende i Storbritanien.

Det vilde have været mig hjært at kunne fremlægge en paa Tal grundet Oversigt over Priserne paa fede Kreaturer her paa Pladsen i et Tidrum før den direkte Forsendelse til Storbritanien begyndte og fra denne Tid til nu, men jeg har ikke kunnet overkomme Materiale til en saadan. Jeg mener nemlig, at det vilde have fremgaaet deraf, at denne Foranstaltning har ramt Maalet, idet den har bevirket, at Priserne paa fede Kreaturer ere blevene ikke alene højere, men ogsaa — og det er af en ikke ringere Betydning — stadigere her paa Pladsen, siden den kom igang, saaledes at der nu med større Sikkerhed for et heldigt Udbytte kan spekuleres i Fedning. Den har fremkaldt en Mængde Handelsmænd her, som gjøre Opkjøb for at forsende, den har bragt engelske Opkjøbere til vort Marked, og den har ved Konkurrencen ganske vist ogsaa virket gavnlig paa vor Handel over Hamburg. Jeg veed, at der iaar er gaaet adskillige Ladninger til Hamburg, saavel fra Sylland som fra Nerne, og fra de Sider, hvor jeg har hørt Udtalelser derom, har man været tilfreds med Udbyttet deraf, ligesom det har været udtalt, at Handelsmændene her paa Pladsen have betalt særdeles tilfredsstillende Priser.

Men Grundtanken ved Oprettelsen af den direkte Udførsel af Kreaturer til Storbritanien var jo netop den, at den skulde bidrage til at staffe os høje og stadige Priser paa fedede Dyr, for derved at fremkalde Fedning i større Omfang end tidligere, hvad man antog den bedst vilde kunne være istand til, dels ved at virke som en Konkurrent for Hamburger Handel, dels ved at give den mindre Forsender, som ikke ret kunde drage Fordel af denne, en god Adgang til Englands Markeder. Men dette synes den jo allerede at have opnaaet, og man tør derfor vel sige, at den har ramt Maalet.