

Dübel

Kizer:

Det skandinaviske dampskibsreberis
første begyndelse og senere fremvæxt.

DET SKANDINAVISKE DAMPSKIBSREDERIS FÖRSTE BEGYNELSER OG SENERE FREMVÆXT.

AF

A. N. KIÆR.

Når det siges, at seilskibene have udspilt sin rolle, da er vel dette neppe rigtigt i den forstand, at der herefterdags ikke skulde blive synderlig mere anvendelse for denne slags fartöier, idet der tvertimod er al grund til at antage, at en ikke ringe del af sötransporten fremdeles i længere tid vil foregå ved hjælp af den billige drivkraft, som vinden giver. Men ikke destomindre ere seilskibenes dage visseligen talte, forsåvidt som de nu ere trængt ud fra sötransportens hovedfelter, hvor de tidligere have været sågodtsom enerådende, og forsåvidt som det område, der endnu er dem levnet, stadig mere og mere indsnevres og det med en sådan ubönhörlig konsekvens, at der ikke er den ringeste udsigt til, at det engang tabte felt kan gjenvindes. End mere end ved denne tilbagetrængningen have dampskibene distanceret seilskibene derved, at det allermeste af den kolossale udvidelse i sötransporten, som de senere decennier have været vidne til, er faldt på deres part, eller måske rettere sagt, det er de stadige og betydelige forbedringer i selve dampskibenes og dampmaskinernes konstruktion, der har fremkaldt de lettere kommunikationsforbindelser og de billigere fragter, der har været væsentlige faktorer i vareomsætningens og persontrafikens förögelse.

Som fölge af denne dobbelte udviklingsgang er forholdet mellem damp og seil nu kommet dertil, at dampskibene besörge omtrent $\frac{2}{3}$ af den hele sötransport, medens stillingen endnu i begyndelsen af syttiärene var den, at de alene besörgede $\frac{1}{3}$. Det er derfor uimodsigeligt, at når der spørges om udsigterne for skibsfartens fremgang i de forskjellige lande, falder dette nu for tiden sammen med spørgsmålet om udsigterne

for dampskibsfartens udvikling. De senere års erfaring viser også, at de fleste af de lande, der have en forholdsvis betydelig dampskibstonnage, have gået frem i henseende til skibsrederi overhovedet, medens det omvendte er tilfældet i lande med en stor seilskibstonnage.

Da således fremtiden, og man kan gjerne også sige nutiden, hører dampskibene til, har det sin interesse ikke mindst for de skandinaviske folk, for hvem skibsfarten jo altid har været af fremragende betydning, at se tilbage på, hvorledes deres dampskibsfart har taget sin begyndelse og hvorledes den senere har udviklet sig. Hertil skal forfatteren i efterfølgende linier søge at give nogle bidrag.

Dampskibsfarten kan i Sverige regnes at have begyndt fra 1818, i Danmark fra 1819, i Norge først fra 1827. I hine tider gik det ikke så hurtigt med udbredelsen af nye opfindelser som i vore dage. Allerede i 1807 havde Robert Fulton begyndt en regelmæssig dampskibsfart på Hudsonfloden mellem New-York og Albany. I Storbritannien begyndte dampskibene sine ruter i 1812 på Clydefloden og i 1813 på forskellige andre steder, medens de først i 1814 viste sig på Themsen. I Tyskland begyndte engelske dampskibe i 1818 at fare på Rhinen, Weseren og Elben, og i Frankrige kan dampskibsfartens begyndelse først regnes fra 1820, uagtet et i England indkjøbt dampskib, »l'Elise», allerede i marts måned 1816 afgik fra London til Håvre og derfra senere til Paris, hvor det i længere tid lå ved den venstre Seinebred¹. På Donau skal dampskib først være kommen i 1830.

Det vil således sees, at såvel Sverige som Danmark i henseende til tidspunktet for dampskibsfartens indførelse fulgte godt med de mest fremskredne lande på Europas kontinent.

Hvor langt kommunikationsvæsenet endnu stod tilbage i de tider, vil bl. a. kunne sees deraf, at det i 1826 anførtes som noget aldeles stortartet, at et kompagni i London havde i sinde at udruste tvende dampskibe, som ugentlig skulde gå fra St. Petersburg og Stockholm til Lübeck, og skulde man da, heder det, »på 8 til 9 dage kunne gjøre reisen fra St. Petersburg over Lübeck og Hamburg til London og derfra over Dover og Calais til Paris, tilsammen 12 dage, en coureerreise, som man i slut-

¹ Annales maritimes 1816 s. 323 og 1820 s. 368.

ningen af det 18de århundrede ikke skulde have tænkt sig som mulig». Hvad vilde man da have sagt om nutidens jernbanefart, der mellem St. Petersburg og Paris alene bruger 58½ time!

I.

I *Sverige* var der allerede i 1816 gjort forsøg med dampskibe. Brugs- patron Samuel Owen¹, den svenske dampskibsfarts fader, lod i nævnte år indrette en liden dampbåd (»the witch»), der bl. a. udmærkede sig ved, at den havde propel og bevægelig cylinder, indretninger, der først længe efter indførtes i andre lande, idet dog Owen snart ombyttede skruen mod skovlshjul. I 1816—1817 byggedes to andre dampskibe, af hvilke »Amphitrite» i sommeren 1818 gjorde en reise fra Stockholm til Vesterås² og derefter i mange år holdtes gående med passagerer på Mälaren. Strax för og efter 1820 byggede Owen dels for egen regning, dels efter bestilling flere nye dampskibe, hvorved han førte sig til nytte de ~~ved de første~~ eksperimenter vundne erfaringer, hvorfor de også viste sig at svare god regning.

Maskinerne vare i de tider meget billige, men og meget ufuldkomne, og man gör sig nu for tiden neppe nogen forestilling om, hvilke vanskeligheder de første banebrydere havde at overvinde. Her skal blot nævnes, at da brugspatron Owen skulde gjøre sin første stöbning på Kungsholmen, fandtes der, foruden ham selv, ikke en eneste mand, der forstod, hvorledes dermed skulde gå til, samt at han var nödt til at stöbe visse dele af sine første dampkjedler, fordi jernplader ikke var at opdrive, forinden han selv fik bygget et valseværk.

I de ovenfor citerede »anteckningar» findes meddelt flere fornöelige historier, der illustrere dampskibsfartens daværende primitive standpunkt og de naive forhold, der karakteriserede reiselivet i disse dampskibenes barneår. Jeg skal få lov til at hidsætte et par af disse historier, såmeget mere, som det skrift, hvorfra de ere hentede, turde være lidet tilgængeligt for almenheden.

¹ Denne mand var i forening med nogle andre mekaniske arbejdere i året 1804 bleven indforskrevet fra England for at bistå med opsættelse af nogle dampmaskiner. I 1809 anlagde han det første mekaniske værksted i Sverige, for hvis maskinindustri han i det hele har været af stor betydning. (Efter en i »Tidskrift i sjöväsendet» 1864 offentliggjort afhandling: »Några anteckningar om ångbåtsfarten i Sverige före år 1840», hvorfra også efterfølgende meddelelser for nævnte tid for største delen ere hentede. For de senere år ere forskjellige andre kilder benyttede, der ville findes angivne på sit sted.)

² Med denne reise regnes den svenske dampskibsfart at have taget sin egentlige begyndelse. Jfr E. Sidenblad: Schweden s. 134.

Nogle indvånere i Norrköping, der i 1821 fik vide, at et dampskib ved navn Stockholm agtedes sat i fart for at konkurrere med deres på hovedstaden seilende slupper og jagter, kjøbte en på stabelen stående galeas, lod i denne indsætte en af Owens oscillerende maskiner på 22 hestkræfter og satte det således udstyrede fartöi igang mellem Norrköping og Stockholm gennem Södertelje kanal. Det styrede ikke rigtig vel og gik langsomt, så at det brugte to dage på turen. Det hændte ikke sjældent, at maskinen standsede, og når så passagererne spurgte, hvad der var på færde, pleiede kapteinen at sige: »Hör Ni, passagerare, ge Er tillfreds, för vi håller bara på att samla ånga, men det skall strax bära af igen.» En nat på reise til Norrköping hændte det, at fartöiet med en gang begyndte at gå skjævt, og da sagen blev undersøgt, befandtes det at have mistet sit ene hjul, der var aldt af axelen.

»Verdens-omseilingen» omkring Öland må heller ikke forglemmes. Der blev i begyndelsen af tyveårene bygget et dampfartöi, beregnet på transport af oxer fra Skåne til Stockholm. Det kaldtes Carl Johan, var meget stort og fik i forhold til sin størrelse for liden **dampkraft**, nemlig en maskine på kun 22 hester. Da det på en af sine reiser indenskjærs havde arbeidet sig frem fra Landsort til Kalmar og en vakker dag dampede derfra sydover, mödtes det, fortæller sagaen, udenfor Ölands söndre odde af en frisk, dog slet ikke usedvanlig stærk, sydostvind med sögang, mod hvilken maskinen ikke formåede at drive fartöiet frem, og da natten stundede til, anså kapteinen det ikke rådeligt at vende tilbage til Kalmar, men holdt istedet östenom Öland, lænsende friskt afsted for sine 4 gaffelseil, så at han fölgende morgen var i læ af Ölands nordlige odde. Da veiret der var næsten stille, satte han kursen sydover og kom til strandboernes store forundring atter nordenfra tilbage til Kalmar. Efter der at have indlastet ved, fortsattes reisen sydover aldeles som den forrige gang, d. v. s. udenfor Utklippan måtte fartöiet vende, vovede sig for mörkets skyld ikke ind i sundet, men gjorde endnu en seilads rundt Öland og kom ved dagens lys på ny ganske lunt padlende ind den nordlige vei til Kalmar igjen. Tredie gang gik det dog bedre, så den store firmaster kom godt og vel frem til Ystad. — — —

Allerede i året 1821 begyndte man at anvende dampskibe til at före post mellem Skåne og Pommern, medens postforbindelsen tidligere havde været besörget af jagter, der förtres af plattyske skippere eller permitte-

rede svenske søofficerer. I 1820 byggedes for det svenske og det preussiske postvæsens regning to dampskibe på orlogsværftet i Carlskrona, hvilke forsynedes med dampmaskiner i Stockholm og derefter under navn af »Constitution» (opr. Svenska Lejonet) og »Preussische Adler» sættes i fart mellem Ystad og Pommern. Disse postdampskibe vare fyldige og brede, omtrent som fyrskibe, havde 3 master og gjorde 7 knob. I begyndelsen var der her som ved de svenske dampskibe i almindelighed ikke tale om andet brænde end ved, men da prisen derpå efterhånden steg höit i Skåne, begyndte man at bruge stenkul.

Samme år, som det förnævnte dampskib Carl Johan begyndte sine (for rederiet lidet fordelagtige) farter, eller strax derefter, altså 1822 eller 1823, sættes et dampskib i gang mellem Stockholm og Åbo, hvilken rute dog efter nogle års forløb måtte indstilles på grund af de vanskeligheder, der fra russisk side lagdes i veien for denne fart ved besværlige pasvisitationer, toldinkvisitioner m. m. I slutningen af trettiårene synes imidlertid denne dampskibsforbindelse at være bleven gjenoptagen med flere i denne hensigt byggede fartöier.

Hvilke fremskridt den svenske dampskibsfart overhovedet tid efter anden har gjort, vil sees af følgende væsentlig fra officielle kilder hentede oversigt.

I 1816 byggedes 1 skruebåd på 8 hestekræfter (»the Witch»), der dog aldrig kom rigtig istand.

I 1818 byggedes 2, nemlig¹ Experiment, skruebåd på 22 hkr., om hvilken det berettes, at »da stöbejernskjedlen sprak, toges maskinen ud», og Amphitrite (hjudampskib på 8, senere 16 hkr.), der sank ved Kungsholmen.

I 1820 byggedes 1 og i 1821 5, tildels större dampfartöier, hvoraf 2 for statens regning¹.

Af private eiedes i 1821 ialt 3 dampfartöier på tilsammen 76 hkr., hvilke tal efterhånden voxte således²:

1830.....	12 på tils.	440 hkr.
1840.....	50 » »	1954 »
1850.....	67 » »	2939 »

¹ Disse opgaver er hentede fra en i Tidskrift i sjöväsendet 1864 s. 178 meddelt fortegnelse over svenske dampfartöier i de to förste decennier.

² For 1830 og 1840 efter »Statistiska tabeller: Bidrag till kännedom af Sverige tillstånd under 20 år af Konung Carl XIV Johans regering», Stockholm 1842, hvor årlige opgaver ere meddelte. — For de fölgende år indtil 1860 ere lignende opgaver meddelte i Stat. Tidskrift, bind 1. s. 339, og efter 1860 i Statistiska sammandrag samt i Inrikes sjöfart (»begagnade fartyg»).

1860.....	203 på tils.	9332 hkr.
1870.....	388 » »	11626 »
1880.....	771 » »	25815 »
1884.....	892 » »	30787 »
1885 ¹	917 » »	32768 »

Allerede i 1826 var antallet steget til 10, senere gik det langsomt fremover, indtil det i 1835 med engang sprang fra 14 til 22 og i 1838 fra 26 til 46. Overhovedet blev såvel antallet som hestekraften omtrentlig firedoblet i løbet af trettiårene. I firtiårene var derimod længe ingen fremgang, og 1847 viser det samme antal og næsten den samme hestekraft som 1840. Fra 1848 af begyndte imidlertid en stærk stigning, der vedvarede med uforminsket styrke til 1859. Om denne tilvæxt udtaler sekretæren i det statistiske centralbureau hr. Fåhræus² i 1862, »at den ubestridelig hidrørte dels fra dampens alt større anvendelse som befordringsmiddel, dels af en stadig forøget trafik, men at den stærke progression i antallet af dampfartøier i de seneste decennier dog nu turde ansees overstige, hvad det virkelige behov krævede, hvilket også viste sig ved det prisfald, som dampskibsaktier i sidste år havde undergået». I de følgende otte år synes der også at være indtrådt en stands i udviklingen; ialfald var fartøiernes dampkraft endnu i 1867 alene voxet til 9441 hkr., hvilket kun er lidet mere end i 1859, hvorimod deres antal i samme tidsrum voxte fra 193 til 310, deraf på 10 hkr. og derover fra 177 til 213.

Efter en jævn, men ikke betydelig stigen i den sidste del af sextiårene begyndte der fra 1870 af en overordentlig stærk tilvæxt såvel af de større som af de mindre dampfartøier, en tilvæxt, der imidlertid kun vedvarede i fem år. I dette korte tidsrum øgedes antallet af svenske dampskibe fra 388 til 649 og dampkraften fra 11626 til 23018 hkr. Navnlig var stigningen overmåde stærk fra 1871 til 1873, da dampkraften næsten fordobledes på to år. Dette efter opgaverne over de i løbet af hvert år benyttede fartøier. Efter opgaverne over de ved hvert års udgang eksisterende dampskibe tiltog tonnagen fra 31 december 1871 til samme tid 1873 endog til mere end det dobbelte, nemlig fra 36360 til 78890 ton. Reaktionen udeblev imidlertid ikke, og damp tonnagen gik i nogle år endog lidt tilbage, så at den i begyndelsen af 1882 var noget mindre end i 1875, medens dog antallet af fartøier samt deres hestekraft

¹ Efter Post- och Inrikes Tidn.

² Stat. Tidsk. l. c.

var bleven forøget. Efter 1882 er der atter indtrådt en stigen, så at der i januar 1886 i Sverige havdes i det hele 878 dampfartøier på tilsammen 110151 ton og med 31466 hestekræfter.

Vi have i det foregående seet, at Sverige tidligt begyndte at bygge dampskibe, og det har stadig fortsat dermed og videre udviklet sit dampskibsbyggeri, så at det i hele den heromhandlede periode selv har bygget de allerfleste af de i den svenske handelsflåde indlemmede dampskibe. Overhovedet indtager Sverige en höi rang blandt de dampskibsbyggende lande; dets jern og stål roses med rette som et fortrinligt materiale, og de svenske mekaniske værksteder have i årrækker hævdet sin plads med hæder og have navne at opvise som Samuel Owen, John Ericson, Carlsund, Lindberg o. fl. Efterat Owen havde forsynet de første 20 dampfartøier med maskiner, fik han i året 1830 en konkurrent i det senere så fordelagtig bekendte Motala værksted, hvor der i nævnte år efter tegning af major Carlsund byggedes to »prægtige» dampfartøier, »Motala» og »Rosen», hvert på 60 hkr.¹ Ifølge en i den officielle Inrikes sjöfart for 1835 indtagen fortegnelse var af de 26 i 1836 eksisterende svenske dampskibe 12 byggede ved Owens mekaniske værksted, 8 ved Motala, 4 i Nyköping, 1 ved Brevens brug samt 1 i Dundee i Skotland. Det fornemste værksted nu for tiden er Motala med sine underafdelinger i Göteborg (Lindholmen) og Norrköping. Derhos bygges dampfartøier i Malmö (ved Kockums mekaniske værksted) o. a. st.

Et forholdsvis betydeligt antal af Norges og Danmarks dampfartøier ere byggede i Sverige.

Der er få lande, hvor benyttelsen af ganske små for lokalfart beregnede dampskibe har fundet en større udbredelse end i Sverige. Disse små dampslupper gennemkrydse navnlig Stockholms havn og nærmeste omegn i alle retninger og afgive et billigt og bekvemt befordringsmiddel såvel for personer som for landmandsprodukter. De udgjøre et af de vigtigste kommunikationsmidler mellem Stockholms ved vandet adskilte stadsdele såvelsom mellem staden og skjærgården samt Mälstrarakterne. Befordringsprisen har på sine steder gået ned til 5 og 3, ja ligetil 2 öre pr. tur. Disse åbne dampslupper vandt navnlig stor udbredelse mellem årene 1858 og 1864, efter at fordelene ved de kombinerede höitryks- og kondenseringsmaskiner efter Wolfs system vare blevne bekendte. I den

¹ Tidskrift i sjöväsendet 1864.

i Inrikes sjöfart for 1858 meddelte dampskibsfortegnelse opføres kun 10 dampslupper på under 10 hkr., men allerede i 1859 var antallet voxet til 16, i 1860 til 26, i 1861 til 42, i 1863 til 63 og i 1864 med engang til 93. Senere er det vedblevet at stige, dog ikke så voldsomt, idet det i 1870 var nået til 112, i 1875 til 159, i 1880 til 167 og i 1884 til 215 på tilsammen 615 ton og 1375 hkr.

I 1865 anvendtes noget over halvparten af disse dampslupper i Stockholm og omegn, men deres antal er dersteds ikke tiltaget i senere år, idet der nemlig i 1865 fandtes 59 og i 1883 57, deraf 3 over 10 hkr.¹ Derimod ere de nu noget større end för, da det tilsammenlagte antal passagerer, som de havde tilladelse til at före på engang, udgjorde 3762 i 1865 og 4566 i 1883.

Den her omhandlede, i begyndelsen af sextiårene indførte dampskibs- trafik tilveiebragte ikke alene en stor forbedring i samfærdselsmidlerne og en dermed sammenhængende større rörelse, men fremkaldte inden få år også større forandringer i befolkningens levesæt. För havde blot de mere formuende havt råd til at skaffe sig et landsted for sommerophold. Men siden disse små dampslupper begyndte flere gange om dagen at anløbe de mange viger og brygger i Stockholms nærmeste skjærgård og til billig pris befordre ikke alene personerne, men også alle husholdningens fornødenheder ligetil breve og aviser, have alt flere og flere familier seet sig istand til at ombytte hovedstadens kvalme luft med landets friskere, og fölgen er blevet, at landstedernes antal langs stranden nær staden år for år ögedes, så at de på sine steder snart sagt danne en gade, hvis alfare vei er vandet². De eiendommelige, i flere hundrede år benyttede så kaldte »ökstockar» bleve ved denne nye trafik fortrængte. Af disse ökstockar, et slags store fladbundede både, pleiede för i tiden tidligt om morgenen en stor mængde at komme til Stockholm fyldte med landmandsprodukter og roede af 2 til 6 personer, men de vare allerede i midten af sextiårene næsten ganske forsvundne.

I denne forbindelse kan også anmærkes, at der gennem Carlbergs kanal i året 1884 passerede 5016 dampfartöier og gennem Stockholms sluss 2969 dampfartöier til og fra Mälaren, medens antallet i 1870 var alene 2065 og 452.

I hvilken grad dampskibstrafiken er tiltaget på de vigtigste kanaler i det indre af Sverige, vil sees af nedenstående fra Inrikes sjöfart

¹ Berättelser angående Stockholms kommunalförvaltning.

² Efter Tidskrift i sjöväsendet 1866.

hentede oversigt over antallet af de i årene 1850—1884 förbipasserede dampskibe.

	Trollhätte kanal.	Göta kanal.	Södertelje kanal.	Dalslands kanal.
1850.....	296	346	881	—
1860.....	1120	948	1638	—
1870.....	1734	914	1770	383
1880.....	3296	1822	1849	1358
1884.....	3698	1459	2213	1540

Kanalarten mödte i den förste tid mange hindringer, da besætningen var uövet, farvandet ukjendt og lodser savnedes; grundstødninger såvelsom kollisioner med brygger, sluseporter og kanalsider hørte derfor til dagens orden. Det var i de dage, at en meget höilærd og nærsynt, men lidet praktisk kaptein, engang da fartöiet af strömmen skares ind mod en gammel brygge i Norrköping, istedetfor at stoppe maskinen, gik med fuld fart mod bryggen med de ord: »Går det här väl, så är det bra!»

Da Göta kanal september 1832 åbnedes i hele sin længde, dannedes et bolag for dampskibsfart mellem Stockholm og Göteborg kanalveien, og dette byggede i årene 1834—1839 fem dampskibe. I 1840 passeredes Göta kanal af 255 dampskibe, i 1845 derimod kun af 204; men siden er trafikken i det hele jævnt tiltaget, om end jernbanernes konkurrence neppe har været uden en hemmende indflydelse. En större tilvæxt viser trafikken på Trollhätte og Dalslands kanaler. Södertelje kanal var den, der först, nemlig allerede i 1821, blev befaret af dampskib, og dampskibstrafikken herigjennem var i 1850 betydeligt större end på nogen af de övrigte kanaler.

Dampskibsforbindelsen med Norrland, der i de senere år har spillet en så betydelig rolle, fik sin hovedsagelige udvikling fra begyndelsen af femtiårene. Som dens förste begyndelse eller forløber kan måske anføres det i 1828 eller 1830 for farten på Gefle byggede dampskib Oscar, der dog kun fik en kortvarig tilværelse, da det allerede i 1834 opbrændte i Stockholm. I året 1835 byggedes et nyt dampskib for Norrlandsfarten, der imidlertid i 1838 solgtes til Malmö. Dernæst byggedes for samme fart to nye dampskibe i 1837 og 1839 på henholdsvis 60 og 80 hkr. I femtiårene gav trælasthandelens og sågbrugsrörelsens opsving Norrlandsfarten et betydeligt fremstöd. Den förögede omsætning fremkaldte i de nordlige distrikter et större forbrug af alle slags varer, på samme tid som de billige fragter og hurtige reiser bragte kjøbmændene til mere og mere at reise med dampskib. I året 1865 sysselsattes på stederne nor-

denfor Stockholm ikke mindre end 18 dampfartøier fra 35 til 160 hestes kraft, tilsammen udgjørende 1660 hkr.¹

Hvorledes den siden er voxet, vil kunne sluttet deraf, at der i 1870 til Hernösand ankom fra indenrigske steder 642 dampskibe, medens antallet i 1880 var ikke mindre end 2350 og i 1884 2682 på 247331 ton. I end stærkere forhold er dampskibsfarten tiltaget på Luleå, hvortil der i 1870 ankom 75 og i 1884 621 dampskibe på 70055 ton, og lignende eksempler kunde fremdrages fra andre norrlandske steder.

Skibsfarten i året 1884 på Sveriges tre fornemste söstæder vil sees af nedenstående oversigt:

	Indenrigsk fart.				Udenrigsk fart.				Tilsammen.	
	Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.			
	Antal.	Tus. Ton.	Antal.	Tus. Ton.	Antal.	Tus. Ton.	Antal.	Tus. Ton.	Antal.	Tus. Ton.
<i>Stockholm:</i>										
Ankomne...	11605	915,3	14511	483,1	877	416,4	788	90,0	27781	1904,8
Afgæede.....	12005	1117,0	14782	529,6	583	215,4	554	46,0	27924	1908,0
<i>Göteborg:</i>										
Ankomne...	1910	175,4	743	27,2	1741	729,1	694	98,1	5088	1029,8
Afgæede.....	1860	160,8	724	21,8	1733	718,9	556	92,7	4873	994,2
<i>Malmö:</i>										
Ankomne...	1022	185,7	740	30,9	2705	525,9	801	54,1	5268	796,6
Afgæede.....	935	208,4	1046	55,7	2741	500,4	505	28,3	5227	792,8

Af denne tabel fremgår bl. a., at, medens Stockholm i henseende til indenrigsk skibsfart langt overgår alle andre svenske stæder, står det, hvad udenrigsk skibsfart angår, tilbage såvel for Göteborg som for Malmö; for sidstnævnte söstads vedkommende er det dog hovedsagelig dampskibsfarten over Sundet til og fra Köbenhavn, der bringer tallene op.

II.

Danmarks dampskibsfart² tog sin begyndelse med et i England af auditör Sten Andersen Bille indkjøbt skib »Caledonia», der efter at have udført reisen fra England til Danmark på 14 dage, gjorde sin første

¹ Tidskrift i sjöväsendet 1866 s. 179.

² C. Nyrop: Bidrag til den danske Industris Historie, Köbenhavn 1873. — Thaarup: Danmarks Statistik. — Falbe-Hansen og W. Scharling: Danmarks Statistik. — Det officielle statistiske tabelværk o. a. kilder.

fart i de danske farvande fra Köbenhavn til Helsingör söndagen den 23 mai 1819. Dets afreise blev overværet af utallige mængder af tilskuere på toldboden, på Kastelsveien og på veien til Kalkbrænderierne, ja langs hele kysten, som skibet passerede, og de 106 passagerer, der deltog i denne fart, gav vistnok med glæde de »4 rdlr for farten og 3 mark for spisningen», som det kostede at få være med. Mange vare glade, ja begeistrede over det nye befordringsmiddel, og det manglede ikke på sange og viser til Caledonias pris.

I en sang, der går på melodien: »Kong Kristian stod ved höien mast», hilsedes dampskibet velkommen på følgende måde¹:

»Hil Dig, Du kom til Danmarks land,
 Du snillets båd!
 Du håb! Du tröst! for danske mand;
 Hver stridig ström, ustadig vind
 Beseirer Du ved kraft i sind,
 Ved trofast dåd.
 Du helt i storm og strömmens dyst
 Held følge Dig til hver en kyst,
 O, båd!

I de følgende vers hæver digteren sig til en end höiere flugt, idet han lader dampskibet i første person sige:

» — — — — —
 Jeg tæmmer vældigt ström og vind
 Kom det ihu!
 Thi styrken, som mig konsten gav,
 Den stedse vandt i strid på hav —»

og fremdeles:

»Neptunus selv er uden magt
 I kamp med mig;
 Hans trefod mig er underlagt.
 Heel snart jeg over vilden søe
 Til elskte ven, til elskte möe
 Skal före Dig.
 Iil til min barm, Du længsels sön
 Og fölg fra sorg, fra suk i löu
 Med mig.»

Han når dog ikke op på höiden af den begeistring, der kom tilsyne i et tysk digt, der blev forfattet i anledning af dampskibets første afreise fra Köbenhavn til Kiel, og som begynder således:

»Feuergeist des hohen Promethiden
 Immer höher strebt dein kühner Flug»,

O. S. V., O. S. V.

¹ Nyeste skilderi af Köbenhavn 1819 N:r 42.

Der var imidlertid også mange, som vare misfornöiede med den nye indretning. Söfolkene kaldte den »Pjaske-Malene» og en gammel söulk, der engang hos H. C. Örsted ivrede mod disse »forbandede röghætter», brummede som følger¹: »Nu havde man siden verdens skabelse kunnet nöie sig med fornuftige fartöier, der gik ved vind, men så skulde man makke om. Der går aldrig en af disse röghætter forbi, uden at jeg tager min råber frem og skjælder den, så langt de höre mig.»

Desuden var naturligvis også endel bekymringsfulde mennesker, der vare bange for at reise med den nye farlige tingest, en frygt, der er let forståelig, når hensees til de daværende maskiners ufuldkommenhed.

Dampskibet Caledonia sattes straks i fart mellem Köbenhavn og Kiel, mellem hvilke steder det underholdt en ugentlig rute i månederne mai til september, første gang med afgang den 25 mai 1819.

Den videre udvikling af den danske dampskibsfart gik i en række af år kun langsomt for sig. Endnu i 1832 var sågodtsom ingen dansk oplært til at være maskinmester, hertil brugtes kun Englændere, der bleve höit lönnede og »hvis eneste anbefaling», heder det i en samtidig beretning, »ofte synes at være den, at de vare Englændere». I 1824 anskaffedes et dampskib til kongens personlige brug og, som det synes, derhos et til farten på Lybeck. I 1825 kjøbtes for privat regning fra England et skib, Dania, der to gange ugentlig gik fra Köbenhavn til en af de jyske stæder: Alborg, Århus eller Fredericia og senere mellem Kallundborg og Århus. I 1828 satte generalpostdirektionen et dampskib (Mercurius) i gang som postskib i Storebælt, over hvilket posten første gang overførtes med dampskib den 11 juni s. å.

Farten gik langsomt i de dage og reisen var dyr; således brugtes i 1833 mellem Kallundborg og Arhus 17 timer, og prisen var 10 kroner.

1830 og 1831 vare mærkeår i den danske dampskibsfarts historie, da det første i Danmark byggede dampskib, »Frederik den sjette», den 12 juni 1830 löb af stabelen fra Jakob Holms skibsværft, bygget for regning af etatsråd L. N. Hvidt. Maskinen var dog af engelsk tilvirkning, medens omvændt det fornævnte Dania i 1831 forsynedes med nye maskiner, forfærdigede på Frederiksverk (ved Köbenhavn) i von Würdens værksteder. — »Frederik den sjette» aflöste Caledonia i farten på Kiel.

Hvor ubetydelig dampskibsfarten endnu i 1837 var, fremgår af en meddelelse i Falbe-Hansens og W. Scharlings Danmarks Statistik². I

¹ H. C. Andersen: Mit livs eventyr (C. Nyrop).

² III S. 473.

nævnte år blev nemlig i indenrigs fart expederet 924 tons gods mellem København og Korsør på den ene side og Holsten (Kiel) på den anden side. I indenrigs fart ankom i 1837 til København pr dampskib 8 (otte!) tons gods fra Norge, 136 tons gods fra Lübeck og 85 tons gods fra Preussen.

Efter samme kilde¹ hidsættes opgave over antallet af i privat eie værende danske dampskibe i årene 1839—1876, suppleret med opgave for 1885 efter den internationale skibsfartsstatistik²:

Decbr 1839	eiedes i Danmark	3	dampskibe med	160	tons drægtighed.
» 1845	»	»	11	»	» 710 » »
» 1852	»	»	27	»	» 2300 » »
» 1856	»	»	27	»	» 2350 » »
April 1862	»	»	43	»	» 4700 » »
Decbr 1876	»	»	178	»	» 48800 » »
1885	»	»	280	»	» 94300 » »

Der viser sig altså en forholdsvis betydelig fremgang fra 1839—1852, derefter en stilstand i udviklingen i årene 1852—56, en ret betydelig væxt 1856—1862 og derefter en overmåde stærk udvikling.

Vi skulle nu med benyttelse af de i den internationale skibsfartsstatistik² meddelte opgaver give nogle oplysninger om udviklingens gang i de enkelte år.

Her er da først at mærke en betydelig stigen i årene 1850—52, idet damp tonnagen angiven i internationale ton voxte fra 962 i begyndelsen af 1850 til 2304 i begyndelsen af 1853. Den ovennævnte derpå følgende stilstand varede til begyndelsen af 1857, hvorefter tonnagen i løbet af de næste tre år fordobledes. Fra det i begyndelsen af 1860 nåede standpunkt — 4479 ton — var der i de følgende år en langsom stigning til 4814 ton i begyndelsen af 1864. Siden nævnte år har den danske dampskibsflåde i det hele gået meget stærkt fremad og det i en sådan grad, at tonnagen i begyndelsen af 1886 var henved 20 gange så stor som i begyndelsen af 1864. Navnlig var tilvæksten særdeles betydelig i årene 1870—72 og 1881—1884; i førstnævnte tidsrum af tre år steg tonnagen fra 11707 til 24194 ton, altså mer end fordoblede sig, medens den i sidstnævnte fire år steg fra 58200 til 95200 ton, hvorimod den i 1885 og 1886 gik lidt tilbage, så at Danmarks dampskibsflåde i begyndelsen af 1887 talte 92200 intern. ton. København med 155 dampfar-

¹ S. 493. Tonnagen er i Danmarks Statistik anført i registerton efter engelsk regel, men her i internationale registerton.

² Fransk udgave 1881 og 1887, Norsk udgave 1887.

töier og 75600 ton (1886) indtager en forholdsvis höi rang blandt de europæiske söhavne.

Til den store tilvæxt, som Danmarks dampskibsflåde og særlig Köbenhavns i de senere år i det hele har havt, har »Det forenede Dampskibsselskabs» virksomhed i betydeligt mon bidraget. Dette selskab, der stiftedes 1869, eiede i 1887 ikke mindre end 86 dampskibe med en netto-tonnage af 32651 danske = c:a 34300 internationale ton og besörger störstedelen af den indenlandske dampskibstrafik samt hele Öresundstrafiken mellem Sjælland og Skåne, hvorhos det driver en anseelig fragtfart mellem Östersöiske havne og Vesteuropa, tildels også Middelhavet. Af andre större danske dampskibsselskaber kan mærkes Thingvallaselskabet, der underholder en regelmæssig fjortendaglig rute på New-York med anløb af Kristiania, og nu besidder 4 skibe på tilsammen 8222 ton, hvoraf det i 1884 byggede Hekla på 2362 ton, er det største dampskib i den danske koffardiflåde. Thingvallaselskabet begyndte sin virksomhed i slutningen af 1881.

Af *åbne dampslupper* samt dæksdampfartöier af under 10 tons netto havde Danmark i 1887 43, hvoraf 38 med mindre end 10 hestkræfter. De fleste i Danmark hjemmehörende dampskibe ere byggede i udlandet; således anskaffedes ved indkjøb fra udlandet i årene 1873—1879: 70 dampskibe på tilsammen 23764 ton og i årene 1880—85: 88 dampskibe på 30333 ton, medens der samtidig ved nybygning i Danmark i handelsflåden indlemmedes henholdsvis 38 dampskibe på 13659 ton og 33 dampskibe på 20325 ton. Af samtlige i dampskibsregistret opførte skibe var 47 byggede i Sverige¹, desuden 13 dampslupper.

Det danske dampskibsbyggeri har imidlertid i de senere år gjort anseelige fremskridt. Det betydeligste værksted er aktieselskabet Burmeister & Wains fabriker i Köbenhavn, grundlagt 1842 som et lidet maskinværksted, der dog hurtigt udvidedes. Fra 1842 af byggede det efterhånden en række af skibsmaskiner og havde navnlig siden 1858 betydelige leverancer af maskiner for marinen. I 1854 byggede det marinens første jernskib, der snart efterfulgtes af flere andre. Fra syttiårene af har det havt en god kunde i »Det forenede Dampskibsselskab» og havde indtil mai 1887 bygget ialt 144 skibe m. m.; arbeiderantallet nåede i 1884 det höie tal af 1619, men er siden på grund af de uheldige konjunkturer gået betydeligt tilbage¹. Fra 1883 af har et andet betydeligt værksted været i virksomhed med bygning af dampskibe, nemlig Helsingörs

¹ Falbe-Hansen og Scharlings Danmarks Statistik II. S. 621.

Jernskibs- og Maskinbyggeri, der i de senere år dog kun har beskæftiget omkring 300 arbejdere.

I Danmarks indenrigske og udenrigske skibsfart er Köbenhavn aldeles prædominerende i forhold til de övrige söhavne, af hvilke selv de vigtigste nemlig Århus og Ålborg i heromhandlede henseende ikke ere af synderlig betydning og træde langt tilbage for mange söhavne i Sverige og Norge. Til og fra Köbenhavn ankom og afgik i året 1885:

	I indenrigsk fart.				I udenrigsk fart.				Tilsammen.	
	Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Antal.	Tus. Ton.
	Antal.	Tus. Ton.	Antal.	Tus. Ton.	Antal.	Tus. Ton.	Antal.	Tus. Ton.		
Ankomne.....	2271	352,8	2961	78,6	6110	1667,6	6947	299,3	18289	2398,3
Afgæede.....	2259	360,9	3457	97,7	6218	1670,5	6712	294,1	18646	2423,2

III.

Til *Norge* som til Danmark anskaffedes de første dampskibe fra England. Statsråd Jonas Collett lod i året 1826 to dampskibe bygge i England for statens regning, og det første af disse ankom samme års höst til Frederiksværn, fört af kaptein, senere statsråd, Erichsen. I begyndelsen af april måned 1827 sattes disse to dampskibe i fart, det ene mellem Kristiania og Kristianssand, det andet, dermed korresponderende, mellem Frederikshavn og Köbenhavn, anlöbende Göteborg. De gik först under navn af N:o 1 og N:o 2, men omdöbtes i mai s. å. til »Constitutionen» og »Prinds Carl», sidstnævnte opkaldt efter den netop i de dage, den 3die mai, nyfödde prinds Carl Ludvig Eugene.

Da statsråd Collett havde gjort dette indkjöb uden at indhente Stortingets samtykke og der også var andre konstitutionelle tvistepunkter, blev der ved den af odelstinget i 1827 besluttede rigsretsaktion gjort ansvar gjældende mod ham for dampskibsindkjöbet. Rigsretten afviste imidlertid for denne aktionsposts vedkommende sagen som for tidlig anlagt, nemlig forinden de statsregnskaber, der indeholdt de påankede udbetalinger, var reviderede og deciderede. Senere hen erklærede odelstinget i 1830 ikke at ville gjöre noget ved denne sag, der således ikke blev pådömt.

Samme år som statsråd Collett iværksatte sin dristige spekulation, vare *Bergenserne*, der i det hele taget have spillet en fremtrædende rolle i den norske dampskibsfarts historie, på færde, idet et privat interessentskab hos den før omtalte bekendte svenske maskinkonstruktör Owen bestilte et dampskib, der fik navnet »Oscar». Dets bygning forsinkedes på grund af den mængde bestillinger, som Owen den gang havde at udføre, men det ventedes til Bergen i mai 1827 og sattes i fart mellem denne by og Kristiania. Da imidlertid denne fart viste sig lidet lönnende, solgtes det til et andet interessentskab og gik siden mellem Lübeck og St. Petersburg.

Dampskibsfartens indførelse hilsendes også i Norge med begeistring. Vi hidsætte et par vers af den »til det norske dampskib Constitutionens» pris af digteren Conrad Schwach forfattede sang, der i mangt og meget viser, at de samme stemninger og fölelser gjorde sig gjældende her som i Danmark:

Svøm trygt på Nordhavs bölgér,
 Du skjønne kunstens værk,
 Som i dit indre dölger
 En alf så understærk,
 Der med de kæmpearme
 Dybt griber havets vand
 Og Niords og Ægirs havne
 Med roe tilsmile kan.

I glade gjensyns drömme
 Vi så alt förste gang
 Dig gjennem voven svömme
 Med Norges flag på stang,
 Thi frastands skillerummet
 Imellem venners favn
 Lå sönderknust i skummet
 Der bruste om din stavn.

Forinden »Prinds Carl» begyndte sin ugentlige fart med post og passagerer mellem Frederiksværn og Köbenhavn, havde der to gange om ugen været en söpost-forbindelse mellem förstnævnte sted og Frederikshavn i Jylland. Iövrigt sees i aviserne for denne tid jevnlig avertissementer fra seilfærdige skippere, der til opgiven dato skulde afgå til Bergen, til Köbenhavn, til Amsterdam o. s. v. medtagende stykgods og passagerer. Dampskibene brugte to dage mellem Frederiksværn og Köbenhavn og samme tid mellem Kristiania og Kristianssand, hvilken reise kostede kr. 27,33.

I 1838 begyndtes en regulær dampskibsfart mellem Trondhjem og Finmarken ved et for statskassens regning anskaffet dampskib, og i slutningen af tredivårene vare 4 af statens og 3 private tilhörende¹ damp-

¹ Femårsberetningen angående rigets ökonomiske tilstand i årene 1836—1840. — Af disse dampskibe var antagelig et, »Björgvin», tilhörende Bergen, et andet, »Jonas Collett», Drammen, og det tredje, »Karl Johan», Kristiania.

fartøier i fart i forskjellige ruter, så at der var dampskibsforbindelse lige fra Kristiania til Hammerfest i Finmarken.

I 1845 eller strax derefter fandtes der i alt 10 søgående dampskibe, hvoraf 5 tilhørte staten og 5 hørte hjemme i byerne ved søkanten¹.

Kystfarten med postvæsenets dampskibe havde mellem Kristianssand og Bergen indtil 1846 kun været treugentlig, men blev fra nævnte år, dog med afbrydelse i 1848 og 1849, ugentlig. I 1850 udvidedes ligeledes dampskibsfarten mellem Kristiania og Kristianssand fra 1 til 2 gange om ugen.

Omtrent samtidig, nemlig i 1847, anbragtes i fart på udlandet to postdampskibe, istedet for det ene, der hidtil havde været anvendt denne fart.

Disse skibe underholdt rute mellem Kristiania og København via Göteborg og mellem Kristiania og Kiel via Nyborg på Fyen. Farttiden varede til slutningen af oktober, men blev i 1853 for Københavnruten og i 1854 for Kielerruten udvidet til begyndelsen af december måned. Prisen var til København på første plads 48 kr. og til Göteborg 28 kr.

Ligetil inde i femtiårene udførtes den vigtigste del af dampskibsfarten langs den norske kyst samt den hele regelmæssige dampskibsforbindelse med udlandet af statens dampskibe. I 1855 foregik imidlertid befordring af post foruden med disse også med efternævnte private dampskibe:

1) Mellem Kristiania, Kristianssand og Hamburg med »det søndenfjeldske-norske dampskibsselskabs» skib²;

2) Mellem Kristiania, Kristianssand og Hull med »the North of Europa Steam-Navigation Company's» skibe;

3) Mellem Bergen, Kristianssand og Hamburg med »det bergenske Dampskibsselskabs» skibe;

4) Mellem Trondhjem, Tromsö og Indherred med dampskibet »Nidelven»;

5) Mellem Bergen og Lærdalsören med dampskibet »Björgvin»;

6) Med de fleste i fart på Kristiania og Skiensfjorden gående dampskibe;

7 og 8) Med dampskibene på de thelemarkske indsöer samt på Mjösen.

¹ Tvethe: Norges Statistik, s. 157.

² Dette interessentskab havde samtidig et andet dampskib i fart på England, af hvilken rute det dog senere blev fortrængt ved engelske dampskibe.

I den følgende femårsperiode (1856—60) udvidedes postvæsenets dampskibsfart til den yderste grænse af Norges vidstrakte kyst ved optagelse af ruten Hammerfest—Vadsö. Derhos begyndte man i vinteren 1858—59 for første gang at underholde dampskibsfart året rundt mellem Kristiania og Köbenhavn, ligesom der i december 1857 og januar 1858 blev underholdt fart mellem Kristiania og Kiel. Den ugentlige fart for postvæsenets regning mellem Kristiania, Kristianssand, Bergen og Trondhjem blev i det væsentlige inddraget fra 1860 af, da den private dampskibsfart ansåes tilstrækkelig for behovet. I samme femår blev der befordret post med henimod 30 private fartöier.

Senere hen har staten ganske trukket sig tilbage fra de oprindelig af den oparbejdede dampskibsruiter, som efter hvert ere blevne overladte til den private foretagsomhed, idet man gik over til det system at yde statstilskud til de mindre lönnende ruter, som det offentlige fandt interesse ved at støtte. For budgetterminen 1887—88 er der bevilget statstilskud til privat dampskibsfart til samlet belöb af kr. 425000, hvoraf den største del falde på hovedkystruterne og andre ruter nordenfor Trondhjem.

Af de norske indsöer blev Tyrifjorden og måske Randsfjorden først befaret af dampskibe, idet grev Herman Wedel i slutningen af trettiårene der anbragte 2 dampfartöier, hvilke dog væsentlig bleve benyttede til tömmertransport og i det hele var af mindre vigtighed. Fra 1840 blev der af et privat interessentskab istandbragt en regelmæssig dampskibsfart på Mjösen ved et i Scotland bygget jerndampskib, understöttet tildels ved lån af statskassen¹. Denne dampskibsfart viste sig meget lönnende for interessenterne, i det den i de første fem år gjennemsnitlig indbragte 12 procent årlig af den tilskudte kapital (kr. 68000²).

Ved udgangen af 1845 var der 2 fartöier i fart på Tyrifjorden, 1 på Mjösen og 1 på Farrisvandet, tilsammen 4 dampskibe på samtlige norske indsöer; i næste fem år ögedes tallet med 1 på Mjösen, 1 på Randsfjorden, 1 på Öieren og 1 på Losna og i femårsperioden 1851—55 yderligere med 1 på Nordsövandet og 1 på Hvideseid- og Bandakvandene i Telemarken, hvorimod det ene fartöie på Tyrifjorden var ophört, så at antallet af norske indsödampskibe i 1855 ialt kun var 9, medens det i 1885 var steget til 80.

Af foranstående fremgår, at det först er fra midten af femtiårene, man kan regne, at den private dampskibsfart har begyndt at vinde nogen

¹ Femårsberetningen 1836—40.

² Femårsberetningen for Hedemarkens amt 1841—45, s. 41.

betydning i Norge. Tonnagen af søgående private dampskibe antages i begyndelsen af 1850 at have udgjort 400 à 450 ton og i 1855 at være steget til ca 1550, medens den i 1864 udgjorde 5031 ton. Den erholdt navnlig i årene 1855 og 1856 samt de nærmest efterfølgende år en forholdsvis betydelig tilvæxt, idet den i de to førstnævnte år mere end fordobledes.

Fra 1864 af haves pålidelige statistiske opgaver, hvilke vise, at væxten siden nævnte år har været meget betydelig. Fem år efter, altså i begyndelsen af 1869, var dampskibsflåden nået op til 10978 ton, i 1872 til 20968 ton, allerede 1874 til 41166 ton og udgjorde i 1886 114100 ton, fordelt på 510 fartøier.

Den betydeligste andel i denne udvikling har Bergen. Denne søstad, der i 1855 endnu kun besad 2 dampskibe og i 1860 alene 3 drægtige ca. 1500 ton, har nu en dampskibsflåde, der tåler sammenligning med flere af de større europæiske søstæders, f. ex. Amsterdams, Rotterdams o. a., om den end står tilbage for Københavns. I begyndelsen af 1886 besad nemlig Bergen 135 dampskibe dr. 53100 ton og dets dampskibsflåde er siden forøget.

Det norske dampskibsbyggeri begyndte sent og drives endnu i et i forhold til handelsflådens størrelse lidet omfang. Det første på dampskibsbygning beregnede anlæg var det staten tilhørende Hortens mekaniske værksted, der sattes i drift i 1848 og i begyndelsen arbejdede ikke blot for marinen, men også for postvæsenet samt for private. Det i 1842 i Kristiania af Peter Steenstrup anlagte Akers mekaniske værksted var det første private, der beskæftigede sig med at bygge dampskibe, men det var først i 1855, at bygningen af dampskibe påbegyndtes, da værkstedet oprindelig var beregnet på at afhjælpe det savn, der føltes af fabrikerne ved Akerselven. Året efter trådte i Kristiania et nyt på dampskibsbygning beregnet anlæg, nemlig Nylands, i virksomhed. Bergen fik sit første mekaniske værksted i 1855, og her begyndtes i 1865 et betydeligere dampskibsbyggeri, hvilket dog i de senere år kun er foregået efter en indskrænket målestok. Et større anlæg sattes igang i 1883, men også her er virksomheden bleven indskrænket¹.

I årene 1880—85 byggedes der i Norge tilsammen 115 dampskibe drægtige 25926 registerton, medens der i Danmark byggedes 33 på 20325 registerton og i Sverige for stædernes handelsflåde 165 på 32857. I samme

¹ Også i Trondhjem, Kristianssand og Stavanger haves anlæg for dampskibsbyggeri.

tidsrum udgjorde den indkjøbte tonnage henholdsvis 41773, 30333 og 4395 ton, fordelte på 110, 88 og 15 fartøier.

I indenrigsk og udenrigsk fart ankom der til og afgik der fra Kristiania og Bergen nedenstående antal dampskibe og seilskibe 1885:

	Indenrigsk fart.				Udenrigsk (direkte og indirekte) fart.				Tilsammen.	
	Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.			
	Antal.	Tus. Ton.	Antal.	Tus. Ton.	Antal.	Tus. Ton.	Antal.	Tus. Ton.	Antal.	Tus. Ton.
<i>Kristiania:</i>										
Ankomne.....	4064	401,5	2106	50,3	946	532,9	882	164,2	7998	1148,9
Afgæede.....	4079	401,7	2106	50,3	958	544,6	628	119,0	7771	1115,6
<i>Bergen:</i>										
Ankomne.....	3922	466,1	1790	46,4	517	245,0	195	24,5	6424	782,0
Afgæede.....	3984	511,2	1802	49,4	426	206,2	196	22,0	6408	788,8

Sammenlignes disse opgaver med de tilsvarende for Sverige og Danmark, vil det sees, at dampskibsfarten på de skandinaviske hovedstæder (bortset fra den mindre lokalfart) i 1885 stod i et sådant indbyrdes forhold, at der til København ankom 8381 dampfartøier på 2020400 ton, til Stockholm 12482 på 1331700 ton og til Kristiania 5010 på 934400 ton. Kristianssand og Göteborg, hver med noget over 900000 ton, kommer tæt efter Kristiania, førstnævnte stad dog væsentlig kun på grund af dens betydning som anløbsstation. Derefter følge Bergen og Malmö.

Af foranstående vil sees, hvorledes den skandinaviske dampskibsfart fra sin første ringe begyndelse i hvert af de tre lande gradvis er voxet frem til det standpunkt, den for nærværende indtager. I alle tre lande har udviklingen været stærkest i de seneste decennier. I hvert af dem har fremskridtet karakteriseret sig på en særskilt måde, som man måske kan betegne således, at de Svenske fornemmelig have udvist stor og selvstændig dygtighed i henseende til konstruktion og bygning af dampskibe og skibsmaskiner, medens de Danske synes at bære prisen ved sin organisation af større dampskibsassociationer og dampskibsruiter samt i det hele taget, hvad passagertrafikken angår, og endelig de Norske have vundet størst indpas på det almindelige fragtmarked. I og for sig kan man

ikke sige, at nogen enkelt af de skandinaviske dampskibsflåder endnu spiller nogen rolle på verdensmarkedet. Men ligesom de tre broderfolk på heromhandlede felt i forskjellige retninger supplere hverandre, repræsentere de tilsammentagne på en respektabel måde den skandinaviske dampskibsfart, uagtet denne form for skibsfarten endnu for størstedelen af vore skibsredere må siges at være noget fremmed. Med en tonnage af omtrent 200000 ton i 1880 og 300000 ton i 1886 kommer det skandinaviske dampskibsrederi nu for tiden næst efter Tysklands, og hvis det i sin fremtidige udvikling vil holde, hvad dets fortid lover, skal det herefter vistnok mere og mere gjøre sig gjældende også på verdensmarkedet.
