

Skibsfarten og den maritime varetrafiks geografiske fordeling.

Af

A. N. Kiær.

(Foredrag holdt i den statsøkonomiske forenings møde den 27de februar 1893).

Særtryk af «Statsøkonomisk tidsskrift» 1894.

Ved et par tidligere anledninger har jeg i vor forening meddelt nogle oplysninger angaaende skibsfarten med særligt hensyn til handelsflaaderne i de forskjellige lande. Naar jeg iaften tillader mig at forebringe et hermed beslægtet emne, skal jeg væsentlig omhandle det, man pleier at betegne ved skibsfartens bevægelse, eller m. a. o. den trafik af ind- og udgaaende skibe, der finder sted i de forskjellige lande, ligesom jeg i forbindelse dermed ogsaa skal berøre den vareomsætning, der sætter denne trafik i bevægelse. Fremstillingen er væsentlig bygget paa et af det statistiske centralbureau i 1892 paa fransk udgivet værk¹⁾, suppleret med nyere oplysninger.

Jeg skal begynde med at nævne de lande og maritime lokaliteter, hvis skibsfartsrørelse er af størst omfang.

Disse er, regnet efter summen af den i 1890 ind- og udgaaende tonnage, den indenrigske kystfart ikke indbefattet:

¹⁾ Statistique internationale: Navigation maritime IV. Mouvement de la navigation.

	1888	1890	1892	Heraf i 1892 ladte fartsøier	
	tus. ton.	tus. ton.	tus. ton.	ankomne	afgaaede
I Europa:				tus. ton.	tus. ton.
Storbritannien og Irland	75 169,4	81 686,0	83 533,6	32 466,9	37 481,4
Frankrige	31 378,7	34 029,8	33 106,6	15 505,3	10 800,6
*Tyrkiet, iberegnet besid-					
delser i Asien og Afrika	27 760,6	26 825,6	28 596,0	—	—
*Spanien	23 368,9	25 044,3	23 983,3	7 719,9	10 754,1
Tyskland	18 876,2	21 106,9	22 405,8	10 691,6	7 187,9
Rusland	14 784,1	12 072,9	9 319,8	2 350,2	3 851,2
Italien	14 435,5	15 740,1	15 427,2	7 101,9	5 171,1
Holland	10 654,8	11 332,9	12 396,2	5 999,2	3 657,4
Sverige	10 004,9	10 766,7	11 446,1	2 506,3	4 328,6
Belgien	9 820,1	11 589,2	11 584,3	4 935,6	3 859,1
*Portugal	7 090,2	11 057,4	11 600,5 ¹⁾	4 529,1	4 560,1
Danmark	7 013,9	8 364,7	8 219,3	—	—
Grækenland	5 010,2	5 107,8	5 443,4	2 689,7	2 265,8
Norge	4 725,3	5 354,1	5 803,3	1 776,5	2 395,7
Østerrige ²⁾	3 462,4	3 854,0	3 452,0	1 519,5	1 557,0
Finland	2 885,8	—	4 395,1	1 442,3	1 992,0
Rumænien	2 790,0	3 223,8	2 989,2	—	—
Ungarn ²⁾	1 122,5	1 159,6	1 112,2	378,4	505,9
I Amerika:					
De Forenede Stater ¹⁾ . .	27 035,3	31 884,8	37 816,5	15 055,7	17 574,4
Kanada	9 883,7	11 127,0	11 101,1	3 640,5	4 895,1
Argentina	9 555,8	12 326,4	12 412,7	4 276,6	3 691,4
Brasilien	6 437,0	—	—	—	—
Chili	4 288,4	5 739,7	6 310,5	—	—
Cuba	?	?	?	?	?
Uruguay (Montevideo) . .	3 341,0	3 730,4	2 696,7	1 457,0	1 097,5
Portorico	2 206,5	—	—	—	—
Mexiko	2 278,8	2 724,4	2 863,6	1 229,3	1 067,5
Panama	2 196,4	—	—	—	—
I Afrika:					
Ægypten	7 162,8	—	—	—	—
heraf Alexandria	3 319,9	3 395,4	4 385,1	—	—
Suezkanalen (Transit) . .	6 972,9	7 243,6	8 097,6	—	—
Algier	4 734,4	5 282,3	5 112,7	2 219,8	2 350,2
Tunis	3 671,6	—	—	—	—
De capoverdiske øer . . .	2 432,3	—	—	—	—
Capkolonien	1 655,0	2 346,6	2 524,3	—	—

¹⁾ 1891.

²⁾ Uberegnet skibsfarten mellem Østerrige og Ungarn indbyrdes. Med tillæg af denne udgjorde Ungarns skibsfart i 1892 2 198 200 ton, deraf med ladning indgaaende 769 400 ton og udgaaende 860 800 ton.

	1888	1890	1892	Heraf i 1892 ladte fartøier	
	tus. ton.	tus. ton.	tus. ton.	ankomne tus. ton.	afgaaede tus. ton.
I Asien:					
*Hong-Kong ¹⁾	9 006,7	9 771,7	10 294,2	—	—
*Straits Settlements	8 136,6	8 641,9	9 069,8	—	—
Britisk Indien	7 775,4	8 406,1	8 403,8	—	—
Kinas Traktathavne	6 211,5	—	7 647,4	—	—
*Ceylon	4 453,4	5 117,9	5 790,7	—	—
Japan	2 970,2	3 543,1	4 015,1	—	—
Nederlandske besiddelser	2 293,1	2 626,9	2 910,6	1 310,6	1 264,9
I Australien:					
Ny-Sydwailes	5 157,2	5 200,4	6 166,8	—	—
Victoria	4 704,5	4 792,4	4 937,6	—	—
Syd-Australien	2 154,3	2 392,6	2 612,1	—	—

En del af de anførte tal er imidlertid opgjort paa en saadan maade, at de ikke uden adskillig reservation egner sig til sammenligning med de øvrige. Saaledes skriver de høie tal for Tyrkiet sig hovedsagelig fra den mængde skibe, der passerer Dardanellerne paa veien til eller fra det Sorte Hav, og lignende forhold gjør sig gjældende ogsaa andre steder, f. ex. de capoverdiske øer, Singapore, Ceylon, for ikke at tale om Suezkanalen. Tallene for Portugal og for Grækenland indbefatter ligeledes en meget betydelig gennemgangstrafik. Derhos er de officielle tal for Spanien adskillig for høie, fordi de dampskibe, der i udenrigsk fart har anløbet flere spanske havne, er blevne medregnede flere gange.

Med behørig hensyntagen til disse omstændigheder bliver rangordningen mellem landene i heromhandlede henseende, som følger:

1) Storbritannien og Irland, 2) De Forenede Stater (hvis tonnage imidlertid er mindre end halvparten af Storbritanniens), 3) Frankrige, 4) Tyskland, 5) Italien, 6) Spanien (de to sidstnævnte lande staar omtrent jevnside), 7) Rusland, 8) Holland, 9) Belgien, 10) Sverige, 11) Kanada og 12) Argentina.

Norge, der i forhold til sin folkemængde har en ret livlig skibsfartsforbindelse med udlandet, staar som nr. 13 eller 14 i Europa, følgende nærmest efter Danmark og omtrent jevnside med Grækenland. En mindre skibsfartsbevægelse end Norge har Østerrige, Finland, Rumænien og Ungarn.

¹⁾ Ifølge «Statistical Abstract», der ikke medtager de kinesiske djunker, hvis tonnage i 1887 udgjorde over 3½ millioner ton.

Det er vanskeligt at sige, hvor stor del af den samlede skibsfartsbevægelse der falder paa de forskjellige verdensdele. Maaske kan man tilnærmelsesvis regne paa Europa 60 pct., paa Amerika henved 20, paa Asien 10 samt paa Afrika og Australien hver 5 pct.

Ved siden af landene er det af interesse at kjende de havne, hvor den største skibsfartsbevægelse finder sted. Disse var i 1890, regnet efter tonnagen af de i udenrigsk fart ind- og udgaaende skibe og bortseet fra Konstantinopel, der paa grund af den før nævnte omstændighed optræder med de største tal:

	Internationale ton	
	1890	1892
London	14 848 500	15 347 100
New York	12 762 200	15 046 400
Liverpool	12 059 900	12 294 700
Hamburg	9 810 900	10 532 400
Cardiff	9 667 500	10 735 900
Antwerpen	9 062 600	9 001 600
Marseille	8 757 800	8 426 500
Newcastle	6 064 100	4 656 000
Rotterdam	6 000 000	6 403 000
Havre	5 199 800	5 041 900

Med indbegreb af kystfarten var det samlede antal af de til London indgaaende og fra samme udgaaende skibe i 1888: 110 000, saa at det gennemsnitlige antal pr. dag bliver 151 ankomne og 151 afgaaede skibe med en gennemsnitsdrægtighed af 260 ton. Gennemsnitstallet for Konstantinopel bliver 99 ankomne og ligesaa mange afgaaede, for Hong-Kong 75, for New York 68 og for Liverpool 47. I disse tal er imidlertid ikke medtaget den lokale havnetrafik, hvis omfang statistiken ikke har tal paa, men som i høi grad bidrager til at give trafikken i disse verdens største havnestæder det præg af et stærkt pulserende liv, som der stiller sig for øiet.

Jeg skal nu gaa over til for hvert enkelt land at paavise, hvor det især er, at skibsfarten koncentrerer sig.

Hvad først Storbritannien og Irland angaar, da var dets udenrigske skibsfart i 1888 saaledes fordelt, at 87.5 pct. faldt paa England, 11.1 pct. paa Skotland og alene 1.4 pct. paa Irland.

Paa østkysten faldt 52 pct., paa vestkysten incl. Irland 41 pct. og paa sydkysten 7 pct.

Skibsfartsbevægelsen var især samlet paa følgende steder:

I øst: 1) London med 14.2 millioner ton ind- og udgaaende skibe, 2) de ved floderne Tyne, Wear og Tees beliggende havne, omfattende Newcastle, de to Shields, Sunderland, Hartlepool, Middlesborough og Stockton, alle beliggende temmelig nær hinanden og med tilsammen 12.4 millioner ton, 3) strøget omkring Humberfloden, Hull, Grimsby og Goole med tilsammen 5.8 millioner ton, 4) Firth of Forth (Leith, Grangemouth, Alloa etc.) med 4.1 millioner ton.

I vest: 5) Bristol kanal, Cardiff, Newport, Swansea, Bristol og Gloucester med tilsammen 14 millioner ton, 6) Liverpool med 11.3 millioner ton, 7) Glasgow og Grenock eller Clydefloden med 3.3 millioner ton.

Disse 7 store skibsfartscentre eller skibsfartsstrøg omfattede i 1888 tilsammen næsten 87 pct. af den hele skibsfart paa Storbritannien og Irland, saa at kun lidt over 13 pct. faldt paa alle øvrige havne tilsammen.

Blandt de 7 største centre fremhæver sig igjen 4 mest fremragende, og som indbyrdes staar nogenlunde jevnside, nemlig: London, Bristolkanal, Newcastle's distrikt samt Liverpool.

Ifølge en undersøgelse, hvorved der er bleven taget hensyn saavel til skibsfartens omfang paa hvert sted som til de forskjellige steders indbyrdes beliggenhed, skulde tyngdepunktet for de forskjellige kyststrækningers skibsfart ligge for østkystens vedkommende tæt ved Hull, for vestkystens ved Liverpool og for sydkystens ved Southampton.

I Norge var skibsfarten i 1888, saaledes fordelt, at noget over 3.5 mill. ton eller 75 pct. faldt paa sydkysten indtil Lindesnes, 1.1 mill. ton paa vestkysten og 100 000 ton paa nordkysten, indbefattende de to nordligste amter. Af de 3.5 mill., der repræsenterer sydkystens udenrigske skibsfart, faldt noget over de to tredjedele paa Kristianiafjorden og henvend to femtedele eller $1\frac{1}{3}$ mill. paa Kristiania alene. Omtrent halvparten af vestkystens skibsfart falder paa Bergen.

Sveriges kyststrækning kan inddeles i de to store hoveddele: 1) Østersøkysten, 2) den til Skagerak og Kattegat stødende kyst, nordenfor Øresund, eller vestkysten. Paa førstnævnte faldt der i 1888 en skibsfartsbevægelse af 7.8 mill. ton, d. v. s. ikke mindre end 78 pct. af den hele, paa vestkysten derimod kun $2\frac{1}{6}$ mill. ton eller 22 pct.

Østersøhavnene deler sig igjen i tre særskilte dele: 1) de

bottniske havne med den betydelige skibsfart af $3\frac{1}{3}$ mill. ton, der især koncentrerer sig omkring Sundsvall, Hernösand, Gefle og Söderhamn, 2) de øvrige østlige havne, altsaa hovedsagelig fra Stockholm og sydover, med tilsammen 1.6 mill. ton, hvoraf 920 000 ton faldt paa Stockholm, og endelig 3) den sydlige del af østersøhavnene med en skibsfart af 2.9 mill. ton, hvoraf imidlertid størstedelen falder paa den lokale sundtrafik mellem Malmø og Kjøbenhavn, Helsingborg og Helsingør m. m. Paa vestkysten ligger Sveriges, hvad den udenrigske søfart angaar, største søstad, Göteborg, med en skibsfartsbevægelse i 1888 af $1\frac{2}{3}$ mill. ton. (Kristianias udenrigsskibsfart var i samme aar som nævnt $1\frac{1}{3}$ mill. ton, altsaa ikke meget mindre).

Af alle skandinaviske stæder har imidlertid Kjøbenhavn uden sammenligning den største skibsfart, idet den ind- og udgaaende tonnage i 1888 udgjorde over 4 mill. ton, saa at den kan maale sig med søhavne af første rang, bortset fra dem, der staar allerførst i rækken. Den staar i henseende til udenrigsk skibsfart f. ex. over Bilbao, Lissabon, Hull, Genua og Odessa samt nærmer sig Havre og Rotterdam.

I sammenligning med Danmarks øvrige skibsfart indtager den selvfølgelig en meget fremtrædende plads; tonnagen af de ind- og udløbende skibe udgjorde i 1888 58 pct. af hele Danmarks tonnage. Den med varer bestuede tonnage fordelte sig noget anderledes, nemlig med 53 pct. paa Kjøbenhavn, 23 pct. paa øerne uden Kjøbenhavn og 24 pct. paa Jylland.

Af skibsfarten paa Rusland faldt kun 2.6 pct. paa Hvidehavet, 44 pct. paa østersøhavnene, de finske ikke medregnede, og 53.4 pct. paa havne ved det sorte og azowske hav. I Hvidehavet repræsenterer Arkangel omtrent $\frac{3}{4}$ af skibsfarten, og dens tonnage af ind- og udgaaende skibe er noget mindre end Fredrikstads. I Østersøen er skibsfarten hovedsagelig samlet i de tre betydelige havne: St. Petersburg (med Kronstadt), Riga og Libau, de to førstnævnte med en tonnage i 1888 af omtrent 2.1 mill., Libau med henved $1\frac{1}{2}$ mill. I syd er fornemmelig Odessa med 3.2 mill. og dernæst Taganrog med 1.6 mill. de mest fremtrædende. Paa havne ved det azowske hav faldt 29.5 pct. af den hele skibsfart paa det europæiske Ruslands sydlige havne.

Finlands skibsfart, bortset fra trafikken med de nærliggende russiske havne, fordeler sig nogenlunde ligelig mellem havnene ved den finske og ved den bottniske bugt, nemlig med 54 pct. paa førstnævnte og 46 pct. paa de bottniske havne. Helsing-

fors og Wiborg er de vigtigste; men ingen af disse er noget særlig fremtrædende.

Af Tysklands skibsfart faldt 7.1 mill. ton eller 37.5 pct. paa Østersøen og 11.8 mill. ton eller 62.5 pct. paa Nordsøen. De vigtigste tyske havne ved Østersøen er Danzig, Königsberg, Stettin, Lübeck og Kiel. Af de ved Nordsøen beliggende har Hamburg alene en skibsfart, der er større end samtlige tyske østersøhavnes tilsammentagen og udgjør henimod halvparten nemlig 44 pct. af hele Tysklands skibsfart. Bremens skibsfart, er ikke mere end omtrent en fjerdedel af Hamburgs.

Noget længere mod vest har vi, i kort indbyrdes afstand, de tre store søstæder: Amsterdam, Rotterdam og Antwerpen. Af disse har Antwerpen den betydeligste skibsfart og overgaar i denne henseende endog summen af de to hollandske stæder, blandt hvilke forøvrigt Rotterdam i 1888 havde en skibsfart, der var næsten tre gange saa stor som Amsterdams. Hertil bidrager dog vistnok de daglige rutebaade mellem Rotterdam og London en god del.

Af Frankriges skibsfart falder omtrent to tredjedele paa havnene ved Atlanterhavet og altsaa en tredjepart paa middelhavshavnene. Paa førstnævnte kyststrækning var der i det hele en ind- og udgaaende skibsfart af noget over 20 mill. ton, hvoraf 14.7 faldt paa kanalhavnene, blandt hvilke Havre (med $4\frac{3}{4}$ mill. ton) og Dunkerque (med $2\frac{1}{3}$ mill. ton) var de vigtigste. Resten af denne skibsfart faldt især paa Bordeaux (2.8 mill. ton) og St. Nazaire ($1\frac{1}{6}$ mill. ton). Blandt middelhavshavnene repræsenterede Marseille, med en skibsfart af $8\frac{1}{3}$ mill. ton, lidt over tre fjerdeparter af den hele tonnage.

Ogsaa hvad den pyrenæiske halvø angaar, er skibsfartens fordeling mellem atlanterhavshavnene og middelhavshavnene omtrent den samme som i Frankrige, nemlig to tredjedele paa de første og en tredjedel paa middelhavshavnene. Til atlanterhavsregionen hører to havne af første rang, nemlig Bilbao og Lissabon, begge med en tonnage af omtrent 4 mill. ton. Lissabon nærmer sig dog kun dette store tal, fordi den er anløbssted for forskjellige store transatlantiske og andre ruter. Blandt de spanske middelhavshavne havde den største, Barcelona, en samlet ind- og udgaaende skibsfart af $2\frac{1}{2}$ mill. ton.

De italienske havne kan inddeles i to store grupper, eftersom de er beliggende ved Middelhavets ydre eller indre bassin, det sidste regnet fra Siciliens sydøstlige hjørne og ind-

befattende havnene ved det joniske og adriatiske hav. Paa den førstnævnte, vestlige gruppe faldt der i 1888 omtrent to tredjedele af Italiens skibsfart, paa den østlige gruppe en tredjedel. Skibsfarten paa Italien er baade i vest og i øst størst i sammes nordlige del. I nordvest har vi nemlig Genua med en ind- og udgaaende skibsfart af 3.5 mill. ton, og i øst falder den største trafik paa Venedig. Rigtignok opviser det sydligst ved Adriaterhavet beliggende Brindisi en større tonnage af skibe end Venedig; men Brindisi har væsentlig alene betydning for passager- og posttrafikken mellem Italien og Orienten og liden betydning for varetrafikken. Ikke langt fra Venedig er der i den inderste del af Adriaterhavet to andre vigtige søhavne, nemlig Triest og Fiume. Af disse havde Triest en skibsfartsbevægelse af 2.4 mill. ton, Fiume 1.1 mill. ton, medens Venedigs skibsfart var 1.4 mill. ton.

Af Grækenlands skibsfart falder omtrent $\frac{3}{10}$ paa vestkysten og $\frac{7}{10}$ paa østkysten, hvor Piræus og Syra er de vigtigste havne.

I det europæiske Tyrki koncentrerer skibsfarten sig for den største del, eller for omtrent de fire femtedele, i Konstantinopel, og selv om man fradrager den særdeles betydelige gennemgangstrafik, repræsenterer alligevel Konstantinopel formodentlig endnu næsten halvparten af det europæiske Tyrkis skibsfart, medens omtrent 32 pct. falder paa dets havne ved det ægæiske hav, hvor Saloniki er den vigtigste søstad, og 12 pct. paa havnene ved det adriatiske hav. Paa de bulgariske og østrumeliske havne ved det sorte hav falder 7 pct. af denne skibsfart.

Af skibsfarten paa det asiatiske Tyrki falder omtrent 39 pct. paa havne ved Dardanellerne, Marmorasøen og Bosporus, 41 pct. paa middelhavskysten, iberegnet det ægæiske hav, 18 pct. paa havnene ved det sorte hav og 2 pct. paa fyrstendømmet Samos. Fradraget gennemgangstrafikken til og fra det sorte hav, vil det førstnævnte forholdstal synke betydelig og de øvrige stige, saa at f. ex. havnene ved Middelhavet vil repræsentere maaske 60 pct. af det asiatiske Tyrkis skibsfart. Blandt de derværende havne er Smyrna, med en skibsfart incl. kystfarten af over 3 mill. ton, den vigtigste, dernæst Beyruth med lidt over 1 mill. ton paa den syriske kyst. Lidt længere i syd ligger Saïda, det gamle berømte Sidon, med en samlet skibsfart i 1888 af 80 000 ton, medens Soor, det gamle Tyrus,

hvorom det heder, «at dets kjøbmænd var fyrster,» end ikke nævnes i den tyrkiske skibsfartsstatistik.

Af havnene ved Sortehavet har jeg allerede omtalt de, der er beliggende i det europæiske og asiatiske Tyrki samt i europæisk Rusland. Foruden disse bør her endnu nævnes de rumænske havne ved Donaumundingen, hvor Ibraila og Galatz, om end deres skibsfart ikke er saa betydelig som Odessa's, dog ikke staar tilbage for nogen anden havn ved det sorte og azowske hav. I sammes østlige del har Batum i Transkaukasien i senere aar opnaaet en stor betydning, navnlig som udskibningssted for petroleum.

Fortsætter man nu veien langs kysterne af Middelhavet, har man i sammes sydøstlige hjørne en stor konflux af skibe, nemlig dels af de mange, der passerer Suezkanalen, dels af dem, der besøger Ægyptens største søhandelsstad, Alexandria, der i 1888 havde en skibsfart af $3\frac{1}{3}$ mill. ton og saaledes hører til de første i Middelhavet. Blandt de øvrige havne i Nordafrika fremtræder især Algier og Oran i Algier og La Goulette i Tunis, af hvilke Algier havde en tonnage af noget over 2 mill. ton.

Paa den modsatte side af Atlanterhavet møder os de Forenede Stater med en meget betydelig kyststrækning og en skibsfart, der er den største i verden næst Englands¹⁾. Deres internationale skibsfart var i 1888 saaledes fordelt, at 23.2 mill. ton faldt paa de østlige havne ved Atlanterhavet og den mexikanske Golf og 3.9 mill. ton paa de vestlige ved det stille ocean, hvilket giver et procentforhold af henholdsvis 85.7 og 14.3. De østlige havne kan inddeles i følgende tre grupper: 1) de nordlige atlantiske havne, 2) de sydlige atlantiske havne, 3) Golfhavnene. Paa de førstnævnte faldt en skibsfart af ikke mindre end 19 mill. ton, paa no. 2, der er lige i udstrækning, alene 1 mill. ton, og paa no. 3, Golfhavnene, henved 3 mill. ton. Skibsfarten er altsaa for en ganske overveiende del samlet i den nordlige del af de Forenede Stater og foregaar her igjen fortrinsvis paa en strækning mellem den 38 og 43 grad nordlig bredde, eller en kystlængde omtrent som fra Aalesund til Lindesnes. Her har man verdens næststørste søhavn, New York, med en skibsfart af mellem 11 og 12 mill.

¹⁾ For 1888 og 1890 viser vistnok Frankriges skibsfart høiere tal end de Forenede Staters. Men disses skibsfart er i det hele af større betydning, og naar kystfarten medregnes, Frankriges langt overlegen.

ton, og omkring dette centrum grupperer sig i nord og syd flere havne af stor betydning, blandt hvilke navnlig tre havne af første rang, Boston, Philadelphia og Baltimore, fremhæver sig. Den samlede skibsfart paa denne strækning beløb sig i 1888 til 17.8 mill. ton, foruden en vistnok meget betydelig kystfart, og udgjorde paa det nærmeste to tredjedele af de Forenede Staters hele udenrigske skibsfart.

Ved den mexikanske Golf er New Orleans, med en skibsfart i 1888 af 1.6 mill. ton, den fjerde af Unionens østlige søhavne. Det af vore norske skibe saa stærkt besøgte Pensacola havde i samme aar en skibsfart af 600 000 ton.

I vest fremtræder San Francisco med en skibsfart af henved 2 mill. ton som den fornemste havn, ikke alene i denne del af de Forenede Stater, men paa hele vestkysten af Nordamerika og Sydamerika. Længere i nord er der i Puget Sound og, paa den britiske side, ved Vancouver-øen en meget betydelig skibsfart, fornemmelig foranlediget ved den store trælastudskibning, der bl. a. sysselsætter ikke saa faa norske skibe.

Af Kanadas skibsfart faldt i 1888 noget over 2½ mill. ton paa provinsen af samme navn, 1.7 mill. paa New Brunswick, 3.1 mill. paa Nova Scotia og henved 200 000 ton paa Prins Edwards ø. Provinsen Kanadas skibsfart er fornemmelig samlet i de to store havne Montreal og Kvebek samt endel andre havne beliggende ved St. Laurentsfloden og ved den store St. Laurentsbugt. De ved denne bugt beliggende havne af provinsen Kanada er iøvrigt af mindre betydning, og om end de til New Brunswick og Nova Scotia hørende havne ved samme bugt har en noget større skibsfart, spiller de dog ingen rolle i sammenligning med disse provinser paa sydsiden, dels mod Atlanterhavet, dels paa begge sider af Fundybugten beliggende havne, blandt hvilke St. John og Halifax er de største og har en international skibsfart af noget over 1 mill. ton hver. De specielt for den norske skibsfart vigtige havne Miramichi og Shediac ligger ved St. Laurentsbugten.

Paa den øvrige del af Nordamerikas fastland, d. e. væsentlig Mexiko og de centralamerikanske smaastater, er der forholdsvis ikke megen skibsfart; derimod er de vestindiske farvande meget frekventerede, dels af adskillige rutegaaende og andre dampskibe, dels ogsaa af seilskibe, der fornemmelig er beskjæftigede med transporten af kul for indgaaende og sukker og farvetræ for udgaaende. Blandt de herværende havne er

Havana med en skibsfart af 2.4 mill. ton af fremragende betydning.

Sydamerikas nordkyst har ikke nogen havn af betydning, undtagen Colon eller Aspinwall, beliggende ved Panamæidet. Paa vestkysten er Valparaiso i Chili og Callao i Peru de to vigtigste havne; men forøvrigt er skibsfarten paa denne lange kyststrækning af mindre betydning og optages for en meget væsentlig del af rutegaaende dampskibe. Derimod møder os paa den anden side af Cap Horn tre havne af første rang, nemlig Buenos Ayres, Montevideo og Rio Janeiro. Buenos Ayres's skibsfart naaede i 1888 endog et omfang af omtrent $4\frac{1}{4}$ mill. ton, saa at den, ialfald hvad den udenrigske skibsfart angaar, var den anden i hele Amerika. Det ikke langt derfra beliggende Montevideo skylder sine store tal for en væsentlig del den gjennemgaaende dampskibstrafik. Derimod havde Rio Janeiro i 1888 en skibsfart af over 3 mill. ton, hovedsagelig vedrørende dens egen handelsomsætning.

Afrikas store kontinent tæller kun ganske faa havne udenfor Middelhavet. Paa Atlanterhavssiden er der imidlertid i n. v. to havne, der spiller en stor rolle som anløbssteder for rutegaaende dampskibe, nemlig Las Palmas paa de kanariske øer og San Vincent paa de capoverdiske, med en skibsfart af henholdsvis 3.6 og 2.5 mill. ton. Blandt Afrikas øvrige havne er Capstaden med en skibsfart af 1.2 mill. ton den største. Forøvrigt kan nævnes: i vest Freetown i Sierra Leone, Lagos og St. Paol de Loanda samt i øst East London og Port Natal; længere mod nord Mozambique, Zanzibar, Massoua og endelig Suez.

Den vestlige del af Asiens sydkyst er meget fattig paa skibsfart, bortset fra Aden, der er en meget besøgt mellemstation for skibe, der er underveis fra eller til Suezkanalen. Heller ikke Indiens skibsfart, $7\frac{3}{4}$ mill. ton, er saa stor, som man skulde vente efter dette lands overordentlige store folkemængde. Forøvrigt findes her den vigtigste søhavn i hele det sydlige Asien, nemlig Bombay, med en udenrigsk skibsfart af $2\frac{1}{2}$ mill. ton, hvorhos en anden indisk havn, Calcutta, havde en skibsfart af 1 850 000 ton. Andre havne i dette strøg, nemlig Colombo paa Ceylon, samt Penang og Singapore, har vistnok høiere tal at opvise, idet sidstnævnte endog naar op til over 5.7 mill. ton; men da disse tal væsentlig beror paa gjennemgangstrafik, kan de ikke tillægges saa megen kommer-

ciel betydning. Imidlertid er Singapore særdeles fremragende ogsaa som handelsstad.

Længere i øst er der flere havne med betydelig skibsfart, blandt hvilke vi skal nævne Bangkok, Saïgon, Batavia, Manila samt de store kinesiske havne Shanghai, Canton og Chingkiang. Den særdeles livlige skibsfart, der finder sted i de kinesiske farvande, bestaar forøvrigt fornemmelig i kystfart, saa at den udenrigske skibsfart er forholdsvis ringe, naar hensees til dette lands umaadelige folkemængde.

I dette strøg, om end ikke i politisk henseende henhørende under Kina, ligger forøvrigt hele Asiens fornemste søhavn, nemlig Victoria, tilhørende den britiske besiddelse Hong-Kong. Tonnagen af de i udenrigs fart ind- og udgaaende skibe naaede her i 1887 endog det høie tal af 13.6 mill. ton, hvilket ligger midt imellem tallene for London og New York. Ved nærmere undersøgelse finder man imidlertid, at en meget væsentlig del af denne overordentlig store skibsfart foregaar mellem Hong-Kong og de ganske i nærheden beliggende steder, den portugisiske besiddelse Macao samt Canton og andre kinesiske havne. Fra drages denne skibsfart, der, uagtet den strengt taget er udenrigs, alligevel, fra kommercielt standpunkt betragtet, maa sættes i klasse med kystfart eller lokaltrafik, reduceres Victorias eller Hong-Kongs skibsfart til omtrent 4 mill. ton; men selv efter en saa betydelig reduktion bliver denne havn den første i Asien.

I Japan er Yokohama, Hiogo og Nagasaki fremragende søhavne. Sidstnævnte havde i 1888 en skibsfart paa udlandet af 1½ mill. ton, og naar de to øvrige ikke optræder med saa høie tal, beror dette paa den statistiske beregningsmaade, (idet nemlig de dampskibe, der ankommer fra udlandet til Yokohama efter først at have anløbet Nagasaki, henføres til Nagasaki og ikke til Yokohama, ligesom der forholdes paa samme maade med de udgaaende skibe).

Asiens nordligste havn af nogen betydning er Vladivostok i det russiske Amur-distrikt.

Hvad den sidste verdensdel, Australien, angaar, da har den en, i forhold til den ringe folkemængde, meget livlig skibsfart, der navnlig samler sig ved den sydøstlige del af Australiens kontinent. De to største havne, Melbourne og Sidney, hører begge til søhavne af første rang og havde en skibsfart af henholdsvis 4.4 mill. og 3.4 mill. ton. Ogsaa Newcastle, Adelaide og Brisbane er betydelige søhandelssteder. Af de britisk-

australiske koloniers samlede skibsfart faldt 32 pct. paa Ny-Sydwaales, 29 pct. paa Victoria, 13 pct. paa Sydaustralien, 6 pct. paa Queensland, 6.7 paa Ny-Zeeland og mellem 5 og 6 pct. paa Vestaustralien og paa Tasmanien.

Den øvrige del af de vidt adspredte australiske øgrupper er af ringe betydning for skibsfarten; imidlertid fortjener det at nævnes, at det midt i det stille oceans nordlige del beliggende Honolulu, i Hawaii- eller Sandwichsøernes gruppe, spiller en vis rolle som anløbssted for forskellige dampskibslinjer, der besørger trafikken over dette ocean, og som en havn, der hyppig besøges af hvalfangere.

Jeg gaar nu over til at meddele nogle oplysninger om beskaffenheden af de varer, der i de forskellige lande er af størst betydning for skibsfarten. Undersøgelsen af dette forhold kræver saa megen tid, at det har været nødvendigt at begrænse samme til de vigtigste artikler og til et enkelt aar, undtagen for nogle hovedartikler, for hvilke forholdet er bleven undersøgt for flere aar. Det aar, som gennemgaaende er bleven lagt til grund, er 1888, der i det hele taget kan ansees som normalt, om end trafikken siden i det hele tage er voxet.

Af udførselsartiklerne fra Storbritannien og Irland er følgende de vigtigste:

1. Stenkul, der i 1888 bestuvende 17 980 000 registerton
2. Jern og staal samt varer deraf,

bestuvende	2 735 000	—
----------------------	-----------	---
3. Salt 599 000 —
4. Bomuldsmanufakturvarer.

Dernæst forskellige mindre artikler, nemlig cement, soda, uld, bomuld, jute, ris og sukker.

Den alt overveiende artikel er, som det vil sees, stenkul, der bestuver over halvparten af hele den med ladning udgaaende tonnage, og med hvilken ingen anden til den britiske handelsomsætning hørende artikel paa langt nær kan sammenlignes. Jern og staal, der blandt udførselsartiklerne er no. 2 i rækken, naar ikke op til $\frac{1}{5}$ af stenkullets tonnage. De øvrige exportartikler er, hver for sig betragtet, forholdsvis lidet fremtrædende, idet f. ex. salt kun indtager lidt over $\frac{1}{5}$ af jernets tonnage, uagtet det er den næste i rækken.

Blandt indførselsartiklerne er kornvarer og trælast de to vigtigste, førstnævnte med en bestuvning af 5 130 000 registerton, medens trælasten indtog 4 544 000. Dernæst kommer

jernmalm 2 375 000 registerton, hovedsagelig fra Spanien, samt bomuld og sukker, hver med 1 031 000 registerton. Af andre for skibsfarten vigtige importartikler kan mærkes: levende dyr, gjødningsstoffer, oljesæd (saasom linfrø, hampefrø, bomuldsfrø m. m.), uld, lin, hamp, jute, esparto, træmasse, svovlkis, kobberkis og petroleum.

De fra Storbritannien udgaaende ladninger sysselsætter overhovedet et noget større skibsrum end de indgaaende, idet tonnagen af de lastede skibe udgjorde henholdsvis omtrent 35 og 30 millioner ton.

I Danmark er forholdet omvendt, idet de indgaaende ladninger udgjorde 2 millioner ton, de udgaaende under $\frac{1}{2}$ million. De vigtigste ladninger bestod her af stenkul 880 000 ton, trælast 324 000 ton og kornvarer 210 000 ton for indgaaende, samt for udgaaende: levende dyr henimod 150 000 ton samt kornvarer 75 000 ton.

For Norges vedkommende udgjorde tonnagen af de lastede skibe 1 448 000 ton for indgaaende og 2 035 000 ton for udgaaende, medens den af varer bestuede tonnage er beregnet til henholdsvis 1 million og $1\frac{2}{3}$ million ton. Hovedartiklerne ved indførselen var: 1) stenkul 478 000 registerton, 2) kornvarer 205 000 registerton, 3) salt, samt ved udførselen trælast 909 000 ton, is 244 000, træmasse og cellulose 122 000 registerton, senere forøget til omtrent 160 000; fremdeles fisk, tran, ertser, huggen sten.

I Sverige var tonnagen af de lastede fartøier næsten dobbelt saa stor ved udførselen som ved indførselen. Trælast er den alt overveiende udførselsartikel og bestuede i 1888 over $2\frac{1}{2}$ million ton og i 1891 $2\frac{3}{4}$ mill.; den næste artikel, jern, bestuede kun 183 000 ton og kornvarerne 171 000, hvilket dog var mindre end sædvanligt. Derefter kommer levende dyr samt forskellige produkter af mineralriget. Ved indførselen til Sverige er stenkul med et bestuende af 897 000 ton og kornvarer 150 000 ton de mest fremtrædende.

Hvad Rusland angaar, er udførselsartiklerne endnu mere overveiende over indførselsartiklerne, end tilfældet er med Sverige. Saaledes ankom der i 1888 med ladning en tonnage af noget over $2\frac{1}{2}$ mill. ton og afgik henved $6\frac{3}{4}$ mill. ton. Paa grund af misvæxter er skibsfarten senere gaaet betydelig ned, og de udgaaende ladninger var i 1892 endog mindre end 4 mill. ton (3 851 000 ton).

Af udførselsartiklerne bestuvede kornvarerne i 1888 5¹/₂ mill. ton, men i de senere aar adskillig mindre, trælast noget over 1 mill. ton, oljesæd 270 000 ton, lin og hamp 202 000 ton. Derhos bestuvede den hovedsagelig fra Transkaukasien foregaaende udførsel af petroleum eller, som det der benævnes, kerosin, 556 000 ton, saa at denne artikel kommer næst efter trælast blandt Ruslands for skibsfarten vigtigste artikler. Denne udførsel har som bekjendt været i overordentlig stærk fremvæxt og har ogsaa i de seneste aar tiltaget en del. Af kornvarerne udførtes omtrent ³/₄ fra det sorte og det azowske hav.

Af Ruslands importartikler er stenkul og dernæst bomuld de vigtigste. Førstnævnte bestuvede i 1888 968 000 ton, sidstnævnte 141 000 ton.

Finlands hovedartikel, trælast, bestuvede i samme aar 784 000 ton, den næste, kornvarer, alene 53 000 ton. De vigtigste indførselsartikler, salt, korn og stenkul, er alle af mindre betydning.

I Tyskland er det indførselen, som giver skibsfarten størst sysselsættelse, idet tonnagen af de lastede skibe i aarene 1888 og 1889 udgjorde noget over 9 millioner for indgaaende og 6²/₃ mill. for udgaaende.

De vigtigste importartikler var i 1889: stenkul 2 314 000 registerton, kornvarer 870 000, petroleum 516 000, trælast 459 000, bomuld 288 000 og ris 157 000.

Blandt exportartiklerne kan mærkes trælast (hovedsagelig af russisk oprindelse) 389 000 tons, kornvarer 304 000, rosukker, mineralske gjødningssemner og cement.

I Holland og Belgien er forholdet mellem de indgaaende og udgaaende ladninger omtrent som i Tyskland, dog er indførselen noget mere overveiende, navnlig i Holland. De vigtigste artikler er her: jernmalm, hvoraf der nemlig indføres en stor mængde gennem dampskibe, der kommer fra Spanien og andre steder og passerer gennem Holland til den preussiske Rhinprovins, hvor der, som bekjendt, er en meget betydelig jernindustri. Medens denne artikel i 1888 bestuvede 1 113 000 ton, kommer næsten ligesaa meget, nemlig 1 063 000 ton, paa kornvarerne. Trælastindførselen udgjorde omtrent det halve, nemlig 523 000 ton; derefter kommer metaller, petroleum og andre oljer samt stenkul med noget over 200 000 ton hver. Blandt udførselsartiklerne kan nævnes metaller og metalvarer 211 000 ton samt sukker 113 000 ton.

Belgiens fornemste indførselsartikel er kornvarer, der i 1888 bestuvede næsten 1 million ton (973 000 ton), uberegnet ris, der bestuvede 50 000. Dernæst kommer trælast med 265 000 ton, uld, stenkul, petroleum, bomuld, jern og jernmalm.

Udførselen af jern og jernvarer bestuvede ikke mindre end 404 000 ton, og udførselen af stenkul 175 000; desuden sysselsætter udførselen af glasvarer ligeledes en betydelig tonnage.

Mellem de hollandske, belgiske og nordfranske havne samt de engelske havne paa den anden side af kanalen er der foruden varetrafik en meget betydelig passagertrafik.

Ved de franske havne ved Atlanterhavet er, ligesom ved de i n. beliggende dele af kontinentet lige indtil og med de tyske østersødistrikter, den indgaaende varetrafik, hvad volumet angaar, større end den udgaaende. Tonnagen af de lastede skibe var nemlig 9.7 mill. for indgaaende mod $5\frac{3}{4}$ for udgaaende. Ved de franske middelhavshavne stillede forholdet sig mere lige, nemlig 5.6 mill. mod 4.6 mill. ton. Hovedartiklerne var for indgaaende: stenkul 2 859 000 registerton, kornvarer $1\frac{3}{4}$ mill., trælast 1 mill., vin, fornemmelig fra Spanien, 928 000 ton, fremdeles nødder og sæd til presning af olje, jernerts, uld, petroleum, sukker, salpeter og farvetræ.

Kornvarerne indføres hovedsagelig til middelhavshavnene, trælasten til havne ved Kanalen og ved Atlanterhavet.

For udgaaende er trælast den vigtigste fragtartikel hovedsagelig minetømmer, der skibes fra Bordeaux til Wales. Efter trælasten, der bestuvede 365 000 registerton, kom vin med 200 000 ton, kornvarer, sukker, stenkul og salt.

De for skibsfarten paa Portugal vigtigste artikler er for indgaaende: stenkul, kornvarer og trælast, fornemmelig førstnævnte, og for udgaaende: vin og salt, hvorhos ogsaa kobbererts samt kork er af nogen betydning.

I Spanien er de udførte varer af langt større betydning end de indførte, idet de første repræsenterede 7 millioner vægtton og de indførte neppe 3 millioner. Dette forhold skriver sig udelukkende fra atlanterhavshavnene, hvor udførselen udgjorde 5.4 mill. vægtton og indførselen alene 1.3 mill. Hvad derimod middelhavshavnene angaar, dreiede baade udførsel og indførsel sig om $1\frac{3}{4}$ mill. vægtton.

Den alt overveiende udskibningsartikel er jernerts, hvoraf der udførtes henved $4\frac{1}{2}$ mill. vægtton, repræsenterende næsten 3 millioner registerton. Derhos bestuvede udførselen af kobber-

erts 550 000 registerton, vinudførselen 667 000 og saltudførselen 157 000 registerton. Andre exportartikler af nogen betydning er frugter, især oranger, jern, bly og esparto. Blandt indførselsartiklerne er stenkul, der bestuede 945 000 ton, kornvarer 228 000 ton og trælast 200 000 ton de vigtigste; forøvrigt kan nævnes tomme fustager, petroleum, bomuld, sprit, fisk, guano og sukker.

Ved skibsfarten paa Italien er forholdet ganske det omvendte af skibsfarten paa Spanien, idet de indførte artikler bestuede et skibsrums af henved 5 mill. ton, de udførte derimod kun 1½ mill. Hovedartiklerne er for indgaaende: stenkul 2.4 mill. registerton, kornvarer ½ mill., trælast henved 200 000, fremdeles jern og jernvarer, bomuld og petroleum; for udgaaende: svovl 213 000 t., vin 120 000 t., oranger 100 000 t., endvidere jernerts og zinkerts, salt, marmor og olivenolje.

Østerrige og Ungarn har en ret betydelig udskibning af trælast og kornvarer. Af førstnævnte artikel udskibedes omtr. ½ mill. registerton, af kornvarer 190 000, hovedsagelig over Fiume. Trælastudførselen fra Østerrige og Ungarn, der antagelig er Europas skovrigeste lande, er i det hele langt betydeligere, nemlig næsten ligesaa stor som Sveriges; men den foregaar for den væsentligste del over landgrænsen.

De vigtigste søværts indførte varer er petroleum, bomuld, stenkul og kornvarer.

Af Grækenlands vareomsætning er indførsel af stenkul, korn og trælast samt udførsel af korinter samt endel kobbererts af nogen betydning for skibsfarten. Navnlig udførselen af korinter, der i 1888 bestuede omtr. 284 000 registerton.

Fra Rumænien udførtes i samme aar kornvarer til et beløb af 1 390 000 registerton. Dernæst udføres derfra noget trælast; men indførselen sysselsætter kun et meget ringe skibsrums.

Blandt Tyrkiets importartikler fremtræder især stenkul og korn, der fornemmelig indføres til Konstantinopel. Forøvrigt udføres ogsaa endel kornvarer samt bomuld, frugter, valoniebark og andre artikler fra Smyrna og andre lilleasiatiske havne.

I skibsfarten paa Ægypten er stenkul ved indførselen samt bomuldsfrø, bomuld og kornvarer ved udførselen de mest fremtrædende artikler. Indførselen af stenkul optog i 1888 et skibsrums af 871 000 ton, hvoraf omtrent de to tredjedele gik til Port Said til brug for de skibe, der passerer Suezkanalen, og resten til Alexandria. Blandt de øvrige importartikler kan

mærkes en del trælast, og blandt exportartiklerne, foruden de før nævnte, tillige sukker og løg.

Hvad Algier angaar, bestaar indførselen, der forøvrigt er af mindre betydning, hovedsagelig af stenkul og trælast. Blandt udførselsartiklerne bestuvede jernerts et skibsrum af 204 000 ton, dernæst alfa eller esparto, kornvarer og vin, noget over 100 000 ton hver.

Vi passerer nu atter over Atlanterhavet for at omhandle de Forenede Stater, hvis udførsel og indførsel er af omtrent lige stor betydning for skibsfarten, udførselen dog mest. Der er her fornemmelig fire hovedartikler for export, nemlig i første række korn og petroleum og dernæst trælast og bomuld. Kornvarerne bestuvede i 1888 2.3 mill. ton, hvilket var mindre end sædvanligt, medens 1 915 000 ton bestuvedes af petroleum. Trælast og bomuld bestuvede noget over 1 350 000 ton hver. Ingen anden enkelt exportartikel fra de Forenede Stater kommer paa langt nær op imod disse fire. De vigtigste artikler af anden rang, stenkul, levende dyr samt oljekager, naar nemlig ikke op til mere end 200 000 à 250 000 ton, medens kjød, gjødningssemner og tobak bestuver mellem 100 000 à 200 000 ton.

Blandt indførselsartiklerne er der ingen af særdeles fremragende betydning, idet de spreder sig over et stort antal temmelig betydelige artikler, blandt hvilke sukker bestuver omtrent 1 mill. ton, jern og jernvarer 700 000 ton, jernerts 550 000 ton og stenkul omtrent ligesaa meget. I tredje række kommer trælast, cement og salt, bestuvende mellem 200 000 à 300 000 ton, endvidere kaffe, sirup, soda, lin, hamp og jute samt poteter. Dernæst spiller indførselen af frugt en stor rolle, navnlig for den norske dampskibsfart paa Amerika.

I Kanada forholder det bestuvede skibsrum for indgaaende og for udgaaende sig til hinanden som 1 : 2.8. De vigtigste indførselsartikler er jern og jernvarer samt stenkul og sukker. Ved udførselen er trælast ganske overveiende og repræsenterede i aarene 1887 og 1888 gjennemsnitlig noget over 1½ mill. registerton, medens kornvarer alene bestuvede henved 100 000 ton. Fra den kanadiske provins ved det stille ocean, britisk Columbia, udskibes ikke saalidet stenkul til de Forenede Stater, antagelig San Francisco, nemlig i finansaaet 1888 375 000 registerton.

I Mexiko, Centralamerika og Vestindien spiller udførselen af farvetræ samt mahogni og andre tropiske træsorter en be-

tydelig rolle og sysselsætter specielt mange seilskibe. Forøvrigt beskæftiges mange skibe i farten paa Vestindien med disse øers indførsel af stenkul og trælast samt ved udførselen af sukker.

Ogsaa hvad Sydamerika angaar, er det stenkul og trælast, der sysselsætter de fleste skibe for indgaaende. Udførselen er derimod forskjellig; paa vestkysten er salpeter fra Chili (i 1888 ikke mindre end 475 000 registerton) samt guano fra Peru af størst betydning, hvortil kommer en del hvede fra Chili. Paa østkysten er kornvarer og uld fra Argentina samt sukker, bomuld og kaffe fra Brasilien de for skibsfarten vigtigste artikler.

I den udenfor Middelhavet beliggende del af Afrika er blandt indførselsartiklerne stenkul og trælast af størst betydning, trælasten især for skibsfarten til Capkolonien og Natal. For udgaaende er det især uld fra disse kolonier, palmekjerner og andre oljegivende frugter samt palmeolje fra vestkysten og sukker fra øerne Mauritius og Reunion, som skaffer sysselsettelse for skibsfarten.

Blandt indførselsartiklerne til de sydasiatiske og østasiatiske lande spiller stenkul den fornemste rolle og i anden række salt, jern, manufakturvarer og garn, medens de vigtigste artikler ved udførselen er ris, jute, hvede, oljefrø og bomuld fra britisk Indien, sukker fra Java og Philippinerne samt the fra britisk Indien, Ceylon og Kina.

Endelig er, hvad Australien angaar, jern og trælast for indgaaende samt stenkul, uld og kornvarer for udgaaende de vigtigste artikler. Udførselen af stenkul fra Ny-Sydwaales beskæftiger en meget betydelig tonnage, nemlig i 1888 noget over $1\frac{1}{4}$ mill. ton, hvoraf dog lidt mere end halvdelen gik til de øvrige kolonier i Australien. Bortset fra hvad der føres fra den ene koloni til den anden, bestuvede uldudførselen i 1888 omtrent 300 000 ton, medens udførselen af hvede beløb sig i samme aar til omtrent 240 000 registerton, hvilket dog var mere end det sædvanlige.

Blandt de artikler, som jeg har nævnt i den nu tilendebrogte oversigt over den maritime varetrafik, spiller især tre i de fleste lande en rolle af første rang, enten ved udførselen eller ved indførselen. Disse tre er: stenkul, korn og trælast. I aaret 1888 sysselsatte førstnævnte en samlet tonnage af 20 mill. registerton, no. 2, kornvarer, en tonnage af henved 12 mill. og trælasten 10 mill. Sammenlignet med disse artikler staar alle de øvrige meget tilbage. Naar der spørges om,

hvilken betydning de nævnte tre hovedartikler har for fragtmarkedet, da beror dette selvfølgelig meget paa transportveienes længde. Dette forhold har jeg nøiagtig undersøgt for trælasterens vedkommende og offentliggjort resultaterne deraf i en i 1891 trykt afhandling i det Letterstedtske tidsskrift. Hvad stenkul og kornvarer angaar, foreligger endnu ingen beregning derover; men, saavidt jeg har kunnet erfare, synes de begge, og navnlig kornvarerne, overhovedet at blive transporterede meget længere veie end trælasten. Det ser altsaa ud til, at baade stenkulsfragterne og kornfragterne for tiden spiller en adskillig større rolle paa det almindelige fragtmarked end trælastfragterne, og at stenkul og korn i saa henseende omtrentlig kan sættes hinanden ved siden, uagtet førstnævnte dog paa grund af sit overordentlig store volum vel maa tillægges den første plads, trods de længere distancer, hvori kornvarerne transporteres.

Der er imidlertid en omstændighed, som gjør, at stenkulsfragterne er af en noget mindre betydning, end de efter sit volum og de tilbagelagte distancer skulde have. I flere ruter føres nemlig stenkul for forholdsvis meget lave fragter til havne, der søges for de udgaaende fragters skyld, eller til havne, der ligger i nærheden af disse. Dette er navnlig tilfældet i de lande, hvis indførsel bestøver en forholdsvis liden tonnage i sammenligning med udførselen, og hvor saaledes mange skibe maa gaa ind i ballast, medens andre skibe medtager ladninger til saa lave fragter, at man for en del kunde betegne dem som ballastfragter. Tages derfor hensyn til de optjente fragtbløb, kan der neppe være synderlig tvil om, at kornfragterne kommer først i rækken.

Jeg skal, inden jeg slutter, tillade mig at fremsætte en anden betragtning, der mere specielt angaar den norske skibsfart.

De, som har fulgt dennes udvikling, vil have bemærket, at de storartede fremskridt, som paa dette felt i det hele taget er bleven gjorte, for en meget væsentlig del skyldes den dygtighed, hvormed de norske skibsredere og sømænd har forstaaet at besørge transporten af trælast. Det er trælastudskibningen fra det søndenfjeldske Norge, som fra først af har lagt grunden til opkomsten af den norske skibsfart, og det er ved den stedse voxende deltagelse i trælastudskibningen fra Sverige og dernæst ogsaa fra andre lande, at det største tilskud er

bleven gjort til den norske handelsflaades væxt. Det er vistnok saa, at der i vore fartøier, navnlig i de senere aar, ogsaa føres mange andre slags ladninger, og i de aar, da vor skibsfart stod paa sin relativt største høide sammenlignet med andre nationers, nemlig i slutningen af syttiaarene, transporteredes saaledes kornvarer, ris, petroleum, stenkul, bomuld og uld, lin og hamp m. m. i betydelige mængder under norsk flag. Men trælastfarten alene repræsenterede dengang dog næsten halvdelen af den samlede bruttoindtægt, og lægger man dertil den fragt, der optjentes i forbindelse med trælastfarten, bliver forholdet end større i dennes favør. Trælastfarten har altsaa været nordmændenes specialitet, og vor skibsfart har hidtil for en væsentlig del flydt paa trælasten.

Siden slutningen af syttiaarene har den norske skibsfart gennemgaaet en vanskelig tid. Dampskibene, af hvilke Norge dengang besad forholdsvis faa, har mere og mere trængt sig ind paa alle felter, ogsaa i trælastfarten. Hertil kommer en omstændighed, som ikke har været videre paaagtet, men som maaske for nogen del forklarer den forholdsvis ringe fremgang, som den norske skibsfart har havt siden nævnte tid. Medens nemlig trælastomsætningen fra firtiaarene og indtil syttiaarene har befundet sig i en meget stærk udvikling, — efter en beregning, hvis nøiagtighed jeg vistnok ikke har havt anledning til at kontrollere, skulde den aarlige tilvæxt endog være mellem 4 og 5 procent — saa har fremgangen i trælastomsætningens volum siden syttiaarene været meget ringe. Efter saavidt muligt nøiagtige undersøgelser udgjorde omfanget af den internationale trælastomsætning for de vigtigste lande, forsaavidt angaar de søværts transporterede mængder, som følger:

I 1872 :	6 855 000	registerton
- 1876 :	7 393 000	—
- 1882 :	8 538 000	—
- 1888 :	8 586 000	—

Dette er, som det vil sees, en ringe stigning, og det bør bemærkes, at i samme tidsrum er omsætningen af de fleste øvrige gjenstande for den maritime transport, steget meget betydelig. Omsætningen af korn og af stenkul er saaledes fordoblet, af andre artikler mere end fordoblet.

Det er saaledes, selv bortset fra de forandrede konkurrencevilkkaar, klart, at trælasten herefter ikke kan paaregnes at ville bidrage synderligt til forøgelse af den norske skibsfart.

