

C. No. 3 a.

UDDRAG AF CONSULATBERETNINGER

VEDKOMMENDE

NORGES HANDEL OG SKIBSFART

I AARET 1872.

UDGIVEN AF

DEPARTEMENTET FOR DET INDRE.

CHRISTIANIA.

TRYKT I DET STEENSKE BOGTRYKKERI.

1873.

Consulatberetninger for 1872.

Archangel.

Archangel.

Til Distriktet ankom i 1872 115 norske Fartøier, drægtige 17,379 C.-L., hvoraf i Ballast 55 fra Norge og 56 fra Udlandet og med Ladning 4 fra Udlandet. Af disse Fartøier afgik 113 med Ladning til Udlandet, 1 i Ballast til Norge og 1 var overliggende ved Aarets Slutning. Af svenske Fartøier ankom 19, dr. 1875 Nylæster.

Den samlede Skibsfart paa Distriktet fremgaar af følgende Opgave:

Til Byen Archangel ankom:

111 Fartøier under Storbritanniens	Flag, dr.	41,894 Tons,
80 — — Norges	— -	26,333 —
75 — — Nordtydsklands	— -	17,340 —
36 — — Danmarks	— -	8,740 —
14 — — Sveriges	— -	4,596 —
12 — — Hollands	— -	2,232 —
11 — — Ruslands	— -	4,138 —
2 — — Amerikas	— -	770 —
1 — — Frankrigs	— -	804 —

342 Fartøier, drægtige 106,897 Tons, samt

251 Kystfartøier, hjemmehørende i Distriktet, dr. 14,826 —

593 Fartøier, drægtige 121,723 Tons.

Til Byen Onega ankom:

25 Fartøier under Norges	Flag, dr.	13,447 Tons.
3 — — Sveriges	— -	1,865 —
26 — — andre Landes	— -	9,448 —

54 Fartøier, drægtige 24,760 Tons. samt

24 Kystfartøier, hjemmehørende i Distriktet, dr. 1,198 —

78 Fartøier, drægtige 25,958 Tons.

Til Ladestedet Soroka ankom:

4 Fartøier under Norge	Flag, dr.	1,982 Tons,
2 — — Sveriges	— -	1,279 —

6 Fartøier, drægtige 3,261 Tons.

Til Ladestedet Mesén ankom:

6 Fartøier under Norges Flag, dr. 1,983 Tons.

Til Distriktet ankom altsaa Aar 1872:

408 Fartøier (foruden Kystfartøier), drægtige 136,901 Tons.

275 Kystfartøier, hjemmeh. i Distriktet 16,024 —

683 Fartøier, drægtige 152,925 Tons.

Aar 1871 ankom til Distriktet:

593 Fartøier (foruden Kystfartøier), drægtige 170,628 Tons.

283 Kystfartøier, hjemmeh. i Distriktet 13,530 —

876 Fartøier, drægtige 184,158 Tons.

Fra Norge indførtes til Archangel med de ovennævnte 251

Kystfartøier:

Salt Fisk	419,602 Pud,	Odderskind	322 Stkr.
Tørfisk	54,141 —	Maarskind	57 —
Tran	2,259 —	Renskind	1,110 —
Salt	26,356 —	Renkalvskind	898 —
Møllestene	26 Stkr.	Sælkalvskind	190 —
Slibestene	3,716 —	Forskjelligt	
Ræveskind	5,434 —	Andet for 6,000 S.-R.	

Disse Artikler ere blevne vurderede til ... 440,833 S.-R.

Fra Norge indførtes til Onega med ovennævnte 24

Kystfartøier:

Sild	671 Pud.	} Samlet Værdi ... 40,521 —
anden Saltfisk	32,486 —	
Salt	16,451 —	
Slibestene	492 Stkr.	
Forskjelligt		
Andet for 747 S.-R.		

Tilsammen 481,354 S.-R.

Fra andre Lande indførtes til Distriktet Varer for 350,310 —

Summa 831,664 S.-R.

I 1871 udgjorde Indførselsværdien 627,075 —

hvoraf fra Norge med 283 Kystfartøier 412,291 —

Told og andre Afgifter paa Indførselsstederne ikke medregnede i Vareværdierne.

Til Norge udførtes fra Archangel i 227 Kystfartøier:

Kornvarer	524,619 Pud.
Kjød, saltet	6,608 —
Smør	22 —
Sæbe	295 —
Talglys	314 —
Tjære	657 —
Toug og Drev	4,564 —
Huder	228 Stkr.
Ravndug	40 —
Bord	27,588 —
Tømmerstokke	357 —
Spirer	150 —

Consulatberetninger for 1872. Archangel.

Gjerdestør	470 Stkr.	
Mursten	6,900 —	
Splitved	970 Kubikfavne,	
Birkebark	1,018 Bundter,	
Poteter	1,655 Tschetwerts,	
Forskjelligt Andet for 5,000 S.-R.,		
hvilke Artikler tilsammen ere blevne vurderede til 511,824 S.-R.		
Til Norge udførtes fra Onega i 34 Kystfartøier:		
Planker og Bord	64,782 Stkr.	} Værdi 6,971 —
Rugmel	844 Pud.	
Gryn	15 —	
Poteter	3,168 Tchw.	
		518,795 S.-R.
Til andre Lande udførtes fra Distriktet Varer til		
Værdi	7,333,303 —	
Tilsammen		7,852,098 S.-R.

I 1871 udførtes fra Distriktet Varer til Værdi 11,142,083 S.-R., hvoraf til Norge i 261 Kystfartøier for 493,380 —

Told og andre Afgifter paa Udførselsstederne medregnede i Vareværdierne.

Ved kontante Pengeforstrækninger til Skibsførere Aar 1872 beregnede Archangels Afladere Sølvrubelen til følgende Kurser:

Ved Trasseringer paa London med 60 Dages Vexel	36 pence,
Amsterdam	- 75 — — 180 cents,
Hamburg	- 75 — — 33 β,
Paris	- 75 — — 380 centim.

Ved Trasseringer i anden Anledning beregnedes den paa for-annævnte Steder da gjældende Børskurs.

Høieste og laveste Fragter fra Archangel Aar 1872:

Udførsels-Artikler.	Til Englands		Til Holland	Til Belgien.	Til Frankriges			Andetstedshen.
	Østkyst.	Vestkyst.			Nordkyst.	Vestkyst.	Sydskyst.	
Linsæd	4 3 d pr. Qv.	.....	4/3 d pr. 424 fl.	—	—	—	—	—
	4' —	.....	32 fl. pr. Last.	—	—	—	—	—
Havre	3/10½ pr. 320 fl.	.....	4/3 d pr. 320 fl.	—	—	—	—	—
	3,9 —	.....	—	—	—	—	—	—
Rug	.....	.....	33 fl. pr. 480 fl.	—	—	—	—	—
	.....	.....	30 fl. —	—	—	—	—	—
Lin	42,6 d pr. Ton.	.....	.....	50 sh. pr. Ton.	50 sh. pr. Ton.	—	—	—
	40' —	.....	.....	45 —	45 —	—	—	—
Stry	82/6 d pr. Ton.	.....	.....	100 sh. pr. Ton.	100 sh. pr. Ton.	—	—	—
	80' —	.....	.....	85 —	85 —	—	—	—
Tjære	5 6 d pr. Td.	5/ pr. Tønde.	.....	—	—	—	—	Hamburg:
	4' —	4 9 d —	.....	—	—	—	—	4/6 pr. Tønde.
Beg	5/ pr. Td.	5/ pr. Tønde.	.....	—	—	—	—	Hamburg 4,9 d.
	4/3 d —	.....	.....	—	—	—	—	Italien 8/3 og
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8/ pr. Tønde.
Tran	.....	.....	42½ fl. pr. 98 Pud	.....	.....	.....	.....	Hamburg:
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40 m B. Bco.
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	pr. 98 Pud.
Matter	50/ pr. 400 Stk.	100/ pr. Mille.	—	—	—	—	—	—
	40' —	80/ —	—	—	—	—	—	—
Træløst	80/ pr. Stand.	82/6 d pr. Stand.	.....	.....	.....	110 frcs. pr. Std.	120 frcs. pr. Std.	—
	66 3 d —	72/6 d —	.....	.....	.....	105 —	117 —	—

Fremstilling af Høstens Udfald Aar 1872 i de af Ruslands Gouvernementer, hvorfra Byen Archangel erholder sine Udførselsvarer, samt Angivelse af de Priser, for hvilke Varerne betinges leverede i Archangel til Skibsfartens Aabning dersteds Aar 1873, ligesom ogsaa Angivelse af de Priser, for hvilke samme Varer ville kunne leveres „frit ombord“ paa Archangels Havn.

Rug: Kvaliteten af denne Kornsort var god i alle de Distrikter, hvorfra Archangel dermed forsynes, og Kvantiteten var som et Middelsaars.

Rugmel kjøbes nu i Indlandet for 75 Kopek pr. Pud., leveret i Archangel, og vil derfra kunne udføres til Norge i Hvidesøens Kystfartøier for 80 à 82 Kopek pr. Pud.

Consulatberetninger for 1872. Archangel. Helsingfors.

Havre: Kvaliteten var ganske udmærket i hele Gouvernementet Viætka og saaledes langt bedre end i det foregaaende Aar. Langs Dwina var ogsaa Havrens Kvalitet god, men i Gouvernementet Vologodski ikke bedre, end det foregaaende Aar, hvortil kommer, at Havren derfra nu viste sig at være blandet med Erter. Kvaliteten af den indkjøbte Havre var derimod ved Indhøstningen overalt god. Denne Kornsort kjøbes nu paa Produktionsstederne for 3.25 og 3.75 Rubel pr. Tschwert, leveret i Archangel, hvorfra den i 1873 vil kunne udskibes for 3.65 og 4 Rubler pr. Tschwert, „frit ombord.“

Hvede bliver ikke ført til Archangel som Udførselsartikel. I Distriktet omkring Kasan var Hvedehøsten god, hvad Kvaliteten angaar, men Kvantiteten var forholdsvis ei betydelig.

Hvedemel bliver derimod, som sædvanligt, indkjøbt for Archangels Regning, dog fortiden kun en Middelsort, som betales med 1.10 Rubel pr. Pud, leveret i Archangel, hvorfra det vil kunne udskibes for 1.15 Rubel pr. Pud., „frit ombord.“

Linsæd: Kvaliteten meget god, især i Gouvernementet Viætka. I Gouvernementet Vologodski var Linsæden af samme Kvalitet, som ved foregaaende Aars Indhøstning. I begge Gouvernementer var Kvantiteten dennegang som et Middelsaars. Linsæd bliver nu indkjøbt paa de nævnte Produktionssteder for 11 Rubler pr. Tschwert, leveret i Archangel, hvorfra det vil kunne udskibes for 11.95 Rubel pr. Tschwert, „frit ombord.“

Lin: Kvaliteten ganske udmærket, og Tørringen saavel som Indhøstningen begunstiget ved det heldigste Veir. Kvantiteten var meget betydelig i Gouvernementet Viætka, og ogsaa stor i Gouvernementerne Vologodski og Kostroma. Viætka-Lin bliver nu indkjøbt for 45 Rubler pr. Berkowitz à 10 Pud., 4de Sort Crown, og Vologdo- samt Jug-Lin for 50 Rubler; vil saaledes fra Archangel kunne udskibes for respektive 50½ og 55½ Rubel, „frit ombord.“

Stry: Deraf er endun kun lidet indkjøbt for Archangels Regning. Priserne paa Produktionsstederne antages at ville blive 7 Rubler pr. 2 Pud., ½ 1ste og ½ 2den Sort, og vil saaledes blandet kunne udskibes fra Archangel for 7.85 Rubel pr. 2 Pud., „frit ombord.“

Tjære: Den nye Forsyning deraf for Archangel vil blive afhængig af de Bestillinger som senere maatte indløbe, og som antages at blive betydeligere, end forrige Aar. Sandsynligvis vil Udskibningsprisen blive 5.05 Rubel pr. Tønde, „frit ombord.“

Beg forventes leveret i Archangel for 65 Kopek pr. Pud. og at kunne udskibes derfra for 72 Kopek pr. Pud.; men da det endnu er uvist, hvormeget Tjære og Beg Udlandet vil komme til at tiltrænge fra Archangel i 1873, vil der i forannævnte Priser let kunne foregaa Forandringer.

Matter kjøbes fortiden i det Indre for 350 Rubler pr. Mille, leveret i Archangel; hvor man ved Udskibningen venter at opnaa 385 Rubler pr. Mille, „frit ombord.“

Træl last. Den nye Forsyning af rundt Tømmer for Archangel antages at ville blive omtrent 225,000 Træer, som, opskaarne til Planker og Bord, forventes at blive betalte med 10 £ pr. Standard-Hundrede, 1ste Sort, „frit ombord.“ For Onegas Vedkommende antages Forsyningen at ville blive 150,000 Træer, og Priserne omtrent som i Archangel. At Træl lasten fra sidstnævnte Sted i 1872 var billigere, var begrundet i Lastens Kva-

litet, idet Udskibningen af 1ste Sort Planker og Bord derfra var forholdsvis mindre.

Helsingfors.

Finlands Consulatdistrikt besøgte i det forløbne Aar af 356 norske Fartøier dr. 55,404 K.-L. mod 226 dr. 36,278 K.-L. i 1871 samt af 166 svenske Fartøier dr. 7,728 N.-L. mod 166 dr. 8,954 N.-L. i 1871. De forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet har i 1872 naaet en større Udstrækning end nogensinde før, hvilket har sin Grund i den stedse stigende Export af Trævarer, som produceres i stor Skala, saavel paa de tidligere eksisterende Sagbrug, som ved 5 i Aarets Løb anlagte Dampsage, hvori ogsaa norske og svenske Undersaatter ere interesserede. Fragtfarten er saaledes utvivlsomt i Fremgang, medens Finlands Handelsflaade ikke er synderlig forøget. Denne forøgede Fragtfart er dog udelukkende kommet den norske Handelsflaade til gode. Fragtfortjenesten for de med norske Skibe til Distriktet indførte Ladninger opgaar med et rundt Tal til 64,608 Spd. og for udførte Ladninger til 516,945 Spd.

Importen fra Norge med 42 norske Fartøier bestod af Sild og Tørfisk samt et Maskineri til et Sagbrug og opgaar i Værdi til 87,562 Spd.

Exporten til Norge med 9 norske Fartøier bestod af Tjære, Beg, Planker og Bord og opgaar efter herværende Værdi til 9,367 Spd.

Exporten fra Finland af andre Artikler end Trævarer har ogsaa fremdeles været meget betydelig saaledes af Tjære samt Smør, der er udført til Sverige, Rusland og Tydskland, hvor det efter i Lübeck og Hamburg at være underkastet Ompakning og befriet fra overflødig Salt har fundet Anvendelse i Landet selv, uagtet Forsyningen af tydsk Smør har været større end i de tidligere Aar. Nogle mindre Partier finsk Smør ere ogsaa blevne indførte over Sverige til Norge, hvor man har haft adskilligt at bemærke mod Kvaliteten, der dog nu er paa god Vei til at forbedres efter at større Meierier ere oprettede i Landet. Prisen er fra 17 à 18 finskm $\frac{1}{2}$ pr. L \bar{a} efter Afskibningens Slutning gaaet ned til 14 à 15 finskm $\frac{1}{2}$. Udførselen af Ost, tilvirket efter schweitzersk og engelsk Methode, er ogsaa i Stigning. Derimod har Exporten af Kornvarer været ubetydelig.

Fragterne fra Distriktets Havne have i Aarets Løb været følgende, beregnede for 1 St. Petersb. Stand. à 165 Kubikfod:

	Vaaren.	Sommeren.	Høsten.
Til London	42 s. 6 d.	50 s.	65 s.
- Østk. af England	40 s.	45 s.	60 s.
- Vestkysten	50 s.	57 s. 6 d.	65 s.
- Bordeaux	92 frcs.	95 frcs.	100 frcs.
Til Amsterdam	28 fl.	30 fl.	32 fl. m. 15%
- Cadix & Sevilla	40 H. R $\frac{1}{2}$.	45 H. R $\frac{1}{2}$.	
- Malaga	45 —	50 —	
- Antwerpen	65 frcs.	68 frcs.	75 frcs.
- Middelhavshavne	100 —	120 —	
- Lübeck, Kiel, Kjøbenhavn	23 B $\frac{1}{2}$.	25 B $\frac{1}{2}$.	30 B $\frac{1}{2}$.

Af nye Bestemmelser vedkommende Handel og Søfart mærkes Forordning af 17de Januar 1872 om Oprettelsen af et provisorisk Toldkammer i Kemi, samt Forordning af 29de Juni s. A., der ophæver Skibsfartsafgiten paa toldbare Varer, som indføres til Finland.

Et nyt Fyr er i Aarets Løb opført paa Marjanienupynten

Consulatberetninger for 1872. Helsingfors. St. Petersburg. Riga.

paa Karlølandet ved Indløbet til Uleåborgs Havn samt ligeledes et Fyr paa Ulkokallaklippen ved Kalajoki Sogns Kyst i den botniske Bugt. Begge tændtes i afvigte September Maaned. Et nyt Fyr af 4de Klasse efter Fresnels-System er under Bygning paa Säbbskär i Nærheden af Räfsö ved Indløbet til Bjørneborgs Havn, hvilket ventes at kunne blive tændt inden næstkommende September.

Der er ligeledes fattet Beslutning om Opførelse i indeværende Aar af et 4de Klases Fyr paa Sälgrund udenfor Kaskö.

Arbejdet paa Hangö Jernbane er paabegyndt i Aarets Løb og saavidt fremskredet, at Banen antages at kunne blive aabnet i næstkommende August Maaned. En Molo og Lastebro i mindre Skala er ogsaa bygget i Hangö Havn.

I Aarets Løb er en ny Industrigren opstaaet nemlig Indsamling af Menneskehaar, fornemmelig Fruentimmerhaar. Den drives næsten udelukkende af Svensker mest i Sognene ved den botniske Bugt og turde opgaa til betydeligere Beløb, da der alene gennem Wasa Toldkammer er udført til Sverige omkring 1,700 π . Prisen opgives til 20 Rd. Rmt. pr. π .

St. Petersburg.

Af norske Fartøier ankom i 1872:

Til St. Petersburg:	247,	dr.	27,368	C.-L.
- Narva:	79,	-	7,191	—
- Reval:	40,	-	2,301	—
- Baltischport:	4,	-	437	—

Tils. i Distriktet: 370, dr. 37,297 C.-L.

Af svenske Fartøier ankom i 1872:

Til St. Petersburg;	143,	dr.	7,432	N.-L.
- Narva:	6,	-	428	—
- Reval:	8,	-	534	—
- Baltischport:	1,	-	55	—

Tils. i Distriktet: 158, dr. 8,449 N.-L.

eller 41 norske Fartøier mere og 14 svenske mindre end det foregaaende Aar.

Med Ladning ankom 328 norske og 130 svenske, i Ballast 42 norske og 28 svenske.

Til Cronstadt og St. Petersburg ankom i det Hele 2,358 Fartøier af forskjellige Nationer eller 295 mindre end i 1871.

Af norske Produkter indførtes til Distriktet:

Til St. Petersburg	77,733	Tdr.	Sild til Værdi	1,015,000	S.-R.
- do.	500	—	Tran	—	12,000
- Narva	32,469	—	Sild	—	260,000
- Reval	16,629	—	Sild	—	133,000

Tilsammen 1,420,000 S.-R.

Af svenske Produkter indførtes til St. Petersburg Jern, Staal, Maskindele, Alun, Rødfarve, Kridt etc. til Værdi 821,000 S.-R. Medens Importen fra Norge viser en Forøgelse, er denne for Sveriges Vedkommende 460,000 S.-R. mindre end i 1871.

Paa Grund af den betydelige Tilførsel af norsk Sild findes endnu en Beholdning af 22,000 Tdr. i St. Petersburg. Prisen paa denne Artikel har varieret mellem 8 à 10 S.-R. pr. Tønne. Viceconsulen i Narva indberetter, at den dersteds indførte Sild har fundet hurtig Afsætning til Indlandet, og at Forraadet paa Pladsen indskrænker sig til ca. 1,000 Tønder, som for Tiden holdes i 9—10 S.-R. pr. Tønne efter Kvalitet.

Til Norge udskibedes med 45 Fartøier 53,400 Pud Hamp, 1,031 Pud Tougværk, 16,599 Pud Potaske, 28,400 Tschetwert Rug, 1,000 Kuhl Rugmel etc.

Værdien af Exporten til Norge med de forenede Rigers Fartøier udgjorde:

fra St. Petersburg med 31 norske Fartøier	319,000	S.-R.
- do. - 1 svensk	7,500	—
- Narva - 5 norske	25,000	—
Tilsammen	351,500	S.-R.

Værdien af Exporten til Sverige:

fra St. Petersburg med 73 svenske Fartøier	1,039,000	S.-R.
- do. - 16 norske	179,000	—
Tilsammen	1,218,000	S.-R.

De sidste noterede Kurser vare:

London	32 $\frac{7}{8}$ —15 $\frac{1}{16}$.	Amsterdam	163 $\frac{3}{4}$.
Hamburg	277—277 $\frac{1}{2}$.	Paris	350—350 $\frac{1}{2}$.

Riga.

Distriktet besøgte i 1872 af 424 norske Fartøier, dr. 30,130 C.-L.

mod 1871 - 471	—	—	40,300	—
og 1870 - 446	—	—	35,441	—

Deraf paa Hoved-

stationen 1872 - 299	—	—	24,819	—
mod 1871 - 378	—	—	33,873	—
og 1870 - 371	—	—	31,465	—

Af norsk Sild indførtes i det Hele 202,707 $\frac{1}{2}$ Tønder, hvoraf kommer paa

Viceconsulatet i Libau:	39,669 $\frac{1}{2}$	Tønder
— i Pernau:	14,718 $\frac{1}{4}$	—
— i Windau:	4,268	—

samt paa Hovedstationen i 1872 144,051 $\frac{3}{4}$ —

mod 1871	52,788 $\frac{1}{2}$	—
1870	92,705	—
1869	109,640	—

Silden bestod næsten udelukkende af Sløssild.

Nedenstaaende Tabel viser Udfaldet af Vragningen samt hvorfra Silden indførtes.

Fra	For Vragningen.	Efter Vragningen.	Kron.	Enkelt.	Dobbelt.	Nebenstrich.	Raad-den.
Bergen . . .	67,225 $\frac{1}{4}$	56,346	181	14,044 $\frac{3}{4}$	33,715 $\frac{1}{2}$	8,404 $\frac{3}{4}$	207
Stavanger . .	27,353 $\frac{3}{8}$	22,995	13	10,011	11,916 $\frac{1}{2}$	1,054 $\frac{1}{2}$	18
Chr.sund . . .	24,669	21,032 $\frac{1}{2}$	258	6,601	11,315	2,858 $\frac{1}{2}$	317
Thronhjelm .	4,768	4,065 $\frac{3}{4}$	36	2,015 $\frac{3}{4}$	1,915 $\frac{1}{2}$	98	-
Haugesund . .	3,476 $\frac{1}{2}$	2,922 $\frac{1}{2}$	9	1,199 $\frac{1}{4}$	1,516 $\frac{1}{4}$	198	-
Aalesund . . .	3,109	2,645 $\frac{1}{4}$	45	1,204 $\frac{1}{2}$	1,277	119	2
Stockholm . .	2,816	2,304 $\frac{1}{4}$	-	255	1,277 $\frac{1}{4}$	772	10
Skudsnæs . . .	2,761 $\frac{1}{4}$	2,345 $\frac{3}{4}$	-	901	1,078 $\frac{3}{4}$	366	-
Gøteborg . . .	2,334	1,889 $\frac{1}{2}$	-	35	1,102 $\frac{1}{2}$	752	69
Egersund . . .	1,298	1,066 $\frac{1}{4}$	-	284	692 $\frac{1}{4}$	90	-
Molde	1,132	951 $\frac{1}{4}$	-	603 $\frac{1}{4}$	344 $\frac{1}{2}$	4	-
Stettin	1,143 $\frac{1}{2}$	879 $\frac{1}{2}$	-	145 $\frac{1}{2}$	590	144	17
Tromsø	819	651	-	46	309	296	-
Norkøping . .	420	349	-	-	242	107	-
Kjøbenhavn . .	404	314	-	92	209	13	-
Carlskrona . .	250	208 $\frac{1}{2}$	-	74 $\frac{1}{2}$	134	-	-
Lübeck	52	41 $\frac{1}{2}$	-	1 $\frac{1}{2}$	40	-	-
Grimstad . . .	21	14 $\frac{1}{4}$	-	2	11 $\frac{1}{4}$	1	-
Summa	144,051 $\frac{3}{4}$	121,021 $\frac{3}{4}$	542	37,516	67,686 $\frac{1}{4}$	15,277 $\frac{3}{4}$	640

Consulatberetninger for 1872. Riga. Stettin.

Som denne Tabel viser, var Sildens Kvalitet i 1872 langt fra tilfredsstillende, og var Nettobeholdningen i de fleste Tilfælde som Følge heraf ikke efter Ønske.

Paa Lager ligger endnu ca. 25 à 30,000 Tønder, og der er ingen Udsigt til at realisere Beholdningen før Skibsfartens Aabning, saameget mindre som den største Del ligger for norsk Regning og til Priser, som paa Grund af det mislykkede Sildefiske ere satte meget høit.

Med Ladning afgik fra Distriktet til Norge 94 norske Fartøier dr. 4,500 C.-L. samt 4 svenske dr. 209 Nylæster.

Distriktet besøgte i 1872 af 80 svenske Fartøier dr. 5,726 N.-L. mod i 1871 - 78 — — — 4,663 —

Fra Norge med Ladning ankom 29 svenske Fartøier.

Paa Grund af Høstens slette Udfald i Rusland viser Rigas Handel for Aaret 1872 en betydelig Tilbagegang.

Exporten beløb sig saaledes til 27,293,831 S.-R.

mod 41,428,183 — i 1871.

Importen var derimod temmelig lig de foregaaende Aars og beløb sig til 21,338,715 S.-R.

mod 18,350,514 — i 1871.

Den betydelige Indførselsværdi hidrører fra de høie Priser paa Stenkul, Jern og andre Importartikler samt den ualmindelig store Sildeimport. Flere nye Jernbaneanlæg have derhos faaet sit Materiel indført over Riga.

Paa Grund af den indskrænkede Kornhandel har et mindre Antal Fartøier været beskæftiget med Rigas Export end i de 2 foregaaende Aar.

Aar 1872 udklarereds 2,252 Fartøier.

1871 — 2,619 —

1870 — 2,508 —

Desværre ere Udsigterne for Skibsfarten i 1873 ikke gunstige, thi foruden at det forløbne Aars Høst i Rusland kun kan kaldes middels, har Vinteren været meget ugunstig for Transport af al Slags Varer især Tømmer, som endnu paa mange Steder ligger tilbage i Skovene, og vil denne Omstændighed betydelig formindske den kommende Sommers Exporthandel.

Ligesaa mørkt ser det ud med Importhandelen, efterat Jern, Stenkul, Sild i den Grad er steget i Pris, at Consumptionen maa indskrænke sig til det Allernødvendigste.

Blandt nye Jernbaneanlæg i Distriktet mærkes en ny Bane fra Riga til Udhavnen Bolderaa med en ny Jernbanebro over Dünafoden, fremdeles en Fortsættelse af Riga-Mitaubanen til Moschaik næved den preussiske Grændse samt endelig en ny lig aabnet Bane mellem Dünaborg og Wilna.

I Bestemmelser vedkommende Told- og Havnevæsenet ere ingen Forandringer indtraadte, naar undtages at Salt, der tidligere fortoldes efter Maal, som derpaa efter en Tabel reduceredes til Vægt, siden August 1872 maa veies fra Fartøiet. Naturligvis bliver Vægten derved rigtigere saavel som regelmæssigere ved Beregningen af Fragten, men paa den anden Side opholdes Fartøiet meget længere end før.

Fragterne have under Skibsfarten i 1872 været temmelig jevne samt, hvad Trælast angaar, fordelagtigere end i de foregaaende Aar. Dette Forhold vil sandsynligvis vedblive, da de høie Kulpriser forhindre Dampskibene fra at antage billige Fragter.

Vort Farvand har bibeholdt sin Dybde af 18 Fod Holl.

Stettin.

Af norske Fartøier ankom i 1872 til Distriktet:

Med Ladning fra Norge 155 Fartøier dr. 5,412 C.-L.

fra andre Lande 136 — — 15,329 —

I Ballast - — — 4 — — 82 —

Tisammen 295 Fartøier dr. 20,823 C.-L.

Til Norge afgik 31 Fartøier med Ladning og 95 i Ballast, til andre Lande 46 med Ladning og 124 i Ballast.

Af svenske Fartøier ankom 184 dr. 7,768 N.-L., hvoraf 55 med Ladning fra Sverige.

Værdien af de fra Norge med norske og svenske Skibe indførte Produkter: Sild, Tran, Svovlkis etc. udgjorde 972,841 Pr. Thlr.

Værdien af de til Norge med norske og svenske Skibe udførte Produkter, fornemmelig Kornvarer, udgjorde 186,964 Pr. Thlr.

Værdien af de fra Sverige med svenske og norske Skibe indførte Produkter udgjorde 734,100 Pr. Thlr.

Værdien af de til Sverige med svenske og norske Skibe udførte Produkter udgjorde 155,275 Pr. Thlr.

Stettins Handel har i det forløbne Aar tiltaget betydeligt, uagtet en enkelt Retning nemlig Kornexporten ikke naaede den samme Udstrækning som i foregaaende Aar. Skibsfartens overordentlige Tilvæxt maa dels tilskrives den store Rugexport, dels Indlandets navnlig Berlins Behov for Byggematerialier; her ankom derfor et stort Antal Ladninger af Trævarer og Mursten. Desuden gav vore Fabrikkers tiltagende Virksomhed Anledning til en ikke lidet forøget Tilførsel af Raastofte og Halvfabrikater.

En gennemgribende Concurrence med Nordsøhavnene kan der for Stettin først blive Tale om, naar Jernbaneforbindelsen med Forhavnen Swinemünde kommer istand.

Saa vel Stedets Seilskibs- som navnlig dets Dampskibstrafik viser atter en Forøgelse i Sammenligning med det tidligere Aar.

Der ankom

1,799 Seilskibe paa 140,603 Læster,

1,083 Dampskibe - 198,325 —

og afgik

1,825 Seilskibe paa 143,685 Læster,

1,086 Dampskibe - 198,531 —

Kornbeholdningerne ved Aarets Slutning vare følgende:

Hvede 5,238 Wispel

Rug 17,145 —

Byg 680 —

Havre 1,624 —

Erter 479 —

For Sild betales for Tiden:

Kjøbmandssild 10¹/₂ à 11 Thlr. transito pr. Tønde.

Stor Middels 8¹/₂ à 9 — — — —

Middels . . . 6 à 6²/₃ — — — —

Slo 6 à 6¹/₂ — — — —

Vaar 6 — — — —

Consulatberetninger for 1872. Kiel. Kjøbenhavn.

Kiel.

Til Distriktet ankom i 1872 125 norske Fartøier, drægtige 6,856 C.-L. og 547 svenske dr. 14,772 N.-L.

I de nærmest foregaaende Aar ankom af norske Fartøier:

1868: 31, drægtige	737 C.-L.
1869: 51, —	2,258 —
1870: 47, —	2,295 —
1871: 68, —	3,690 —

og af svenske Fartøier ankom:

1868: 410, drægtige	11,904 N.-L.
1869: 462 —	13,037 —
1870: 330 —	8,820 —
1871: 475 —	13,285 —

Med Undtagelse af 11 mindre svenske Fartøier afgik alle saavel norske som svenske Skibe i Ballast.

Fragterne vare fra Norbotten $7\frac{1}{4}$ à $7\frac{1}{2}$ Rd. Rmt. med 5 % Caplaken for Bjelker og Spærrer pr. $31\frac{1}{2}$ Kubikfod samt for Bord $6\frac{3}{4}$ —7 med 5 %. Fra Hernøssands Distrikt blev i Fragt for Bord betalt $5\frac{3}{4}$ —6 à $6\frac{1}{2}$ Rd. med 5 % Capl. Priserne for Spærrer fra Norbotten have været 23 Øre for 4, 5 og 6 Toms, 25 Øre for 7 Toms, 35 Øre for 8 og $8\frac{1}{2}$ Toms samt for Bjelker 45 Øre pr. Kubikfod. For Bord 1×9 Toms betaltes første Sort med 6.50 Rd., anden Sort med 5.50 Rd. og tredje Sort med 4 Rd. pr 144 løbende eng. Fod samt for andre Dimensioner i Forhold.

Calmar Bord solgtes til 12 B $\frac{1}{2}$ 8 β pr. Tylvt.

Trævarer fra Gotland bleve dels solgte til 5 % Rabat paa gamle Cirkulærpriser dels til fulde Cirkulærpriser.

For at anvendes ved herværende Havn og andre Bygningsforetagender ankom i Aarets Løb 16 Ladninger tilhuggen Granitsten, hvoraf 7 fra Norge og 9 fra Sverige.

Fra Norge ankom derhos 2 Ladninger med Is, og da Veiret hidindtil har været ualmindelig mildt, er det antageligt, at denne Artikel i 1873 vil blive meget efterspurgt.

Indførselen fra Norge bestod forøvrigt af Trælaster og repræsenterer en samlet Værdi af 33,000 Spd.

Trævarer af alle Slags have i Aarets Løb fundet rask Afsætning til fordelagtige Priser. Da Trælasterbeholdningerne led ikke ubetydelig Skade ved Oversvømmelsen den 13de November sidstleden, turde der være god Grund til at antage, at Afsætningen ogsaa i 1873 vil bringe Exportørerne Fordel, især da Bygningsforetagender drives med megen Iver overalt i Distriktet.

Kornhøsten har givet et særdeles rigt Udbytte, og Kvaliteten lader heller Intet tilbage at ønske. Priserne have udover hele Høsten og Vinteren kun fluktueret ubetydeligt.

Kjøbenhavn.

I Løbet af Aaret 1872 har den norske Skibsfart paa dette General-Consulsdistrikt udvist følgende Forholde:

Af norske Seilfartøier ankom:

Fra Norge	1,293 dr.	15,469 C.-L.	med Last.
	8 -	161 —	i Ballast.
Fra udenrigske Steder	579 -	41,915 —	med Last.
	34 -	947 $\frac{1}{2}$ —	i Ballast.

Fra Havne i General-

Consulsdistriktet	11 -	252 $\frac{1}{2}$ —	med Last.
	38 -	736 —	i Ballast.
Til Norge afgik	796 -	10,041 $\frac{1}{2}$ —	med Last.
	988 -	32,492 $\frac{1}{2}$ —	i Ballast.
Til udenrigske Steder	21 -	985 $\frac{1}{2}$ —	med Last.
	149 -	15,780 —	i Ballast.

Til Havne i General-

Consulsdistriktet	12 -	360 —	med Last.
	20 -	452 —	i Ballast.

Ved Aarets Begyndelse vare

8 Seilfartøier af 442 C.-L.s Drægtighed overliggende fra forrige Aar; hvorhos 9 af 908 C.-L.s Drægtighed her indkjøbtes for norsk Regning.

Ved Aarets Udgang vare her overliggende til 1873

11 Seilfartøier med en Drægtighed af 709 C.-L. og var 1 — — — — — 10 $\frac{1}{2}$ — solgt.

Af norske Dampskibe ankom:

Fra Norge	98 dr.	6,863 C.-L.	med Last,
	3 -	79 $\frac{1}{2}$ —	i Ballast.
Fra udenrigske Steder	7 -	406 —	i Last.
	3 -	173 —	i Ballast.

Fra Havne i General-Con-

sulsdistriktet	3 -	150 —	med Last.
	1 -	17 —	i Ballast.
Til Norge afgik	82 -	5,995 —	med Last.
	18 -	464 $\frac{1}{2}$ —	i Ballast.
Til udenrigske Steder	10 -	785 $\frac{1}{2}$ —	med Last.
	2 -	345 $\frac{1}{2}$ —	i Ballast.

Til Havnene i General-Con-

sulsdistriktet	1 -	67 —	med Last.
	2 -	33 —	i Ballast.

Sammenlignet med 1871, udviser Norges Skibsfart paa Danmark en ikke ubetydelig Forøgelse.

Af svenske Fartøier ankom: 2,562 dr. 52,078 Nylæster, hvoraf Dampskibe: 632 - 16,283 —

Af svensk Stangjern var Tilførselen usædvanlig stor, ca. 58,000 Sk $\frac{1}{2}$, eller 232,000 Ctr., som er omtrent 33 % mere end i 1871. Denne Vare indkommer næsten udelukkende til Kjøbenhavn.

Uagtet denne betydelige Tilførsel vare Priserne, ved livlig Efterspørgsel, i jevn Stigning, og noteredes:

Ved Aarets Begyndelse:

smedet Jern, fine Mærker $17\frac{1}{2}$ à $18\frac{1}{2}$ Rd. pr. Sk $\frac{1}{2}$, ufortoldet, valset — — — — — $18\frac{1}{2}$ à 19 — — — — —

Medio af Aaret, respektive

20 à 21 — — — — —

og i Slutningen af Aaret, respektive

22 og 23 — — — — —

Svensk Staal, hvoraf ikke synderlig meget kommer hertil, blev betalt med $7\frac{1}{2}$ Rd. d. pr. Dunk à 100 $\frac{1}{2}$ dansk, en Pris, der har vedligeholdt sig temmelig uforandret.

Fra Norge indføres kun mindre Kvantiteter Jern.

Beholdningen af denne Vare ved Aarets Udgang var ei ubetydelig; men da Begjæret synes at være stigende, kan man haabe, at Afsætningen ogsaa i 1873 vil blive god.

Partipriserne paa Trælaster, (hvoraf til Kjøbenhavn indførtes fra Norge ca. 2,500 C.-L., og fra Sverige ca. 18,126 C.-L.),

Consulatberetninger for 1872. Kjøbenhavn. Reikjavik.

have ogsaa været høiere end i 1871, og noteredes ifølge Opgivelse fra Mæglere:

12 Fods 1 1/4 & 9 à 10" Calmar Furubord	6 Rd.	dansk.
- - - - 8 - 9" - - -	5 -	-
- - - - 7 - 8" - - -	4 à 4-16	β -
- - - - 6 - 7" - - -	3 à 3-32	- -
12 Fods 1 & 8 à 9" firskaarne Piteå Furubord	24 à 28	β dansk.
- - - - 7" - - -	16 à 18	- -
14 Fods 2 & 8" firskaarne Piteå Furuplanker	9 Rd.	-
- - - 2 & 9" - - -	10	- -
- - - 3 & 9" - - -	12 à 14	- -

Alt pr. Tylvt fortoldet.

4" Piteå Furutømmer, firkantet	7 1/2 à 8	β dansk.
5" - - - - -	11 1/2 à 12	- -
6" - - - - -	15 1/2 à 17	- -
7" - - - - -	22 à 24	- -
8" - - - - -	32	- -
9" - - - - -	40	- -

Alt pr. løbende dansk Alen.

Norske s. k. „Rispebord“:

12 Fods 1 1/4 à 7" 1ma Sort, ca.	5 Rd.	dansk.
2a - - - - -	23 à 24	β -
3a - - - - -	18 à 18	- -
4a - - - - -	14	- -

Beholdningen af Trællast ved Aarets Slutning var ikke ubetydelig og forøgedes ved de mange Ladninger, som ere forauktionerede fra de i sidstleden November strandede Fartøier, hvisaarsag nogen større Tilførsel for det Første ikke antages at være fornøden.

Af Tjære indførtes ca. 7,000 Tønder, hvilket var ca. 3,000 Tønder mindre end i 1871. Prisen var i Begyndelsen af Mai Maaned 8 Rd. 4 β dansk pr. Tønde, fin Vare, ufortoldet; men steg successivt op til 10 Rd. 1 β for fin og 9 Rd. 4 β for ringere Vare, alt pr. Tønde, ufortoldet. Beholdningen anslaaes til ca. 1,000 Tønder.

Af Fiskevarer indførtes:

Høstsild fra Norge ca. 45,000 Tønder, eller omtrent 2,000 Tønder mere end i 1871. Prisen paa denne Vare varierede betydelig i Løbet af Aaret, og noteredes under det første Kvartal:

Kjøbmandssild	13 à 13 1/2 Rd.	dansk pr. Tde.
Stor Middelsild	12	- - - -
Smaa do.	7 à 8	- - - -

men dalede i Maanederne Juni og Juli, da Kvaliteten var ringest, til respektive:

9 à 12 Rd.	dansk.
7 à 11	- -
og 5 à 7	- - pr. Tønde,

medens den første nye Sild, der ankom i August, blev betalt med respektive 15 Rd., 15 Rd. og 12 1/2 Rd. pr. Tønde, faldt Prisen igjen i Aarets sidste Kvartal, saa at flere Ladninger beholdtes paa Lager, efter forgjæves at være udbudne til den i første Kvartal betalte Pris.

Beholdningen ved Aarets Udgang anslaaes til ca. 10,000 Tønder, og Kvaliteten ansees at have været bedre end i 1871.

Vaarsild samt nordlandsk s. k. Slosild, hvoraf kun ubetyde-

ligt indkommer til Consumption, bliver sædvanlig under Forbiseiling solgt til Levering i Østersøhavne, og vare Priserne:

Til Sverige:	11 1/2 à 12 1/2 Hbg.	Bco β.
- Rusland:	13 1/2 à 14 1/2	- -
- Preussen:	12 à 9	- -

Fra Finmarken indførtes ca. 1,000 Tønder Tran, der vare solgte paa Levering til Udførsel, til en Pris af 43 Hbg. Bco β for den lyse og 42 Hbg. Bco β for den brune, Alt pr. 15 Viertel og med sædvanlig Rabat for Furutønder.

Ifølge Rapport fra de forenede Rigers Viceconsul i Reikjavik paa Island havde heller ikke i Aaret 1872 noget svensk Fartøi besøgt Øen, hvorimod der vare ankomne og igjen afgaaede 7 norske Seilfartøier med en samlet Drægtighed af 252 C--L., ligesom et i Bergen hjemmehørende norsk Dampfartøi havde været i regelmæssig Fart imellem Norge og Island.

Islandske Produkter have betinget usædvanlig høie Priser. Hvid Uld betales med 56 à 64 β dansk pr. æ, efter Kvalitet. Edderdun - - - 8 Rd. pr. æ.

Exporten af disse Artikler var noget større end i 1871.

Udbyttet af Fiskerierne var mindre godt, især paa Vestkysten; franske Fiskere skulle derimod paa Østkysten have gjort ganske god Fangst. Priserne have været:

For Klipfisk	26 Rd.	dansk pr. Sk 7.
- Tørfisk	50	- - - -
- Tran	25 à 26	- - pr. Tønde.

Af levende Kreaturer udførtes 2,400 Heste, 364 Kjør og 1,500 Faar, et Antal, der er noget større end i 1871.

I Almindelighed ansees den islandske Handel at have været ganske fordelagtig for Indbyggerne, og de ankomne norske Tømmerladninger have opnaaet antagelige Priser og god Afsætning, hvilket iøvrigt er meget afhængigt af, at de ankomme i beleilig Tid, d. v. s. ikke sildigere end i Begyndelsen af Juli Maaned.

Veiriget havde, navnlig under Høsten, været særdeles godt, og Hø-Udbyttet rigeligt, hvorfor Fødermangel ikke befrygtes.

Handels- og Søfartsforholdene i Danmark i Aaret 1872 be-
trages i Almindelighed som ganske gode og indbringende under livlige Konjunkturer, hvilket blandt Andet ogsaa fremgaar deraf, at Toldafgifterne for indførte Varer have gaaet op til ca. 6 1/2 Million Rd., ca. 400,000 Rd. mere end i 1871, uberegnet Skibsafgifter og den paa Indførselen endnu hvilende Krigsskat.

Saaledes som i sin Tid blev indberettet, har Aarsvexten her i Landet i Almindelighed været svarende til et godt Middelsaar, og især var Hø-Udbyttet overordentlig stort. Priserne paa Kornvarer, Ladegaardsprodukter og levende Kreaturer, hvorvel i den sidste Tid noget dalende, holde sig dog fremdeles ganske høie.

Den her i Byen, Sommeren 1872, afholdte Industri-Udstilling gav fornyet Liv til mange Handelsspekulationer og gjorde i Almindelighed vore Landes Frembringelser mere bekendte.

Adskillige offentlige Arbejder fortsattes, hvoriblandt Bygningen af Esbjerg Havn paa Jyllands Vestkyst, hvilket Arbeide ikke, som det var projekteret, blev fuldført i 1872, men som, tilligemed den dertil førende Jernbane: Silkeborg—Herning, antages i

Consulatberetninger for 1872. Kjøbenhavn. Bremen.

Løbet af dette Aar at blive færdig. De saavel i Sjælland som Fyen paabegyndte Jernbane-Arbejder fortsættes uafbrudt.

Et nyt, kraftigt, med alle Nutidens hensigtsmæssige Indretninger forsynet, Dampfartøi, 140 Fod langt, 26 Fod bredt, til Dykker- og Bjergningsforetagender er under Navn af „Kattegat“ nylig udgaaet fra Burmeister & Wains Etablissement for Regning af Firmaet E. Switzer & Co. hersteds, hvis Dykkerfartøier allerede i mange Aar ere fordelagtig kjendte i Farvandene, og som nok fortjente at efterlignes hos os, da slige Dykkerfartøier synes vel at kunne behøves under de mange Strandinger, som aarlig indtræffer ved vore Kyster.

Betræffende Udsigterne for det nu indgangne Aar, da synes disse at være ganske lovende, forsaavidt ikke uberegnelige Tilfælde indtræffe. Vinteren har været usædvanlig mild; Havnene overalt her i Landet aabne for Søfarten; en Mængde saavel offentlige som private Arbejder ere i Gang, og man maa derved kunne forvente en heldig Afsætning af vore Landes Hovedexportartikler, Jera og Træ.

Sundhedstilstanden blandt saavel Mennesker som Kreaturer har i Almindelighed været tilfredsstillende, naar undtages den her i Hovedstaden i Løbet af Aaret grasserende Epidemi af Børnekopper, der dog nu er aftagen saa betydelig, at den ventelig snart kan ansees at være aldeles forbi.

De i sidstleden November Maaned jherskende Storme og især den Orkan, som rasede den 12, 13 og 14de i nævnte Maaned, foraarsagede ved den derved frembragte Oversvømmelse beklageligvis mange og store Ødelæggelser saavel paa Søen som paa de lave Kyster af Øerne. Mange Mennesker omkom, og den ved Høivandets Gjennembrydning af Digerne foraarsagede Skade paa Eiendom har været betydelig; men ved Ingeniør-Korpsets Arbejder ere Dæmninger og Diger nu næsten bragte i Orden igjen. Den private Velgjørenhed fremtraadte ved denne Leilighed paa en storartet Maade, idet de frivillige Bidrag til de, af Ulykken hjem søgte, opgik til henimod en Million Rd. dansk.

Vor Skibsfart led ved dette Tilfælde desværre betydelige Tab, idet 45 norske og 10 svenske Fartøier, alle med Ladning, totalt forulykkedes her paa Kysterne, foruden den store Mængde af vore Fartøier, der erholdt mere eller mindre betydelig Skade, hvoraf 46 norske og 12 svenske ere anmeldte.

Heldigvis blev Besætningerne fra de fleste strandede Fartøier bjergede, hvorvel i meget sørgelig Tilstand; forholdsviis faa Søfolk omkom, men ifølge modtagne Underretninger fra de respektive Viceconsuler har der været flere s. k. „døde Skibe“ synlige fra Kysterne, om hvis Nationalitet eller Besætning man ingen Oplysning har kunnet erholde.

I den danske oeconomiske eller commercielle Lovgivning er der, under det forløbne Aar, ikke skeet nogen væsentlig Forandring.

Det af Regjeringen for forrige Rigsdag fremlagte Forslag til en ny Told-Tarif, der dengang ikke kom til Afgjørelse, er med nogle Modifikationer paany forelagt den nu forsamlede Rigsdag; dog tvivler man om, at det bliver endelig vedtaget i denne Samling.

Forslag til en ny Søfartslov er udarbejdet af en udmærket dansk Jurist, men dette Forslag er endnu ikke offentlig fremlagt.

Bremen.

Det Opsving, som Bremens Handel tog efter den franske Krigs Slutning, har i 1872 vist en fortsat Stigning, og de forenede Riger have fremdeles heri havt sin forholdsmæssige Andel, idet Værdien af Omsætningen med Norge og Sverige udgjorde:

i 1872	.....	2,339,176	Spd.
mod 1871	.....	1,988,319	—
1870	.....	1,522,771	—
1869	.....	1,627,608	—
1868	.....	1,540,217	—

Antallet af de paa Weseren ankomne norske Skibe, der blev indklarerede i Bremen, udgjorde:

i 1872	.....	45,	dr. 5,863	C.-L.
mod 1871	.....	64,	- 9,317	—
1870	.....	39,	- 5,331	—
1869	.....	55,	- 6,073	—
1868	.....	33,	- 4,959	—

Fra Norge ankom i det Hele 13 norske, 6 svenske, 199 tyske, 16 hollandske og 1 dansk tilsammen i

1872	235	Fartøier,	dr. 10,264	C.-L.
1871	202	—	- 8,206	—
1870	126	—	- 4,784	—
1869	213	—	- 7,675	—
1868	181	—	- 5,978	—

Værdien af de hermed indklarerede Ladninger udgjorde:

i 1872	.....	369,840	Spd.
mod 1871	.....	269,330	—
1870	.....	165,475	—
1869	.....	254,393	—
1868	.....	206,221	—

De indførte Produkter vare: Öl, Fiskevarer, Tran, Is, Trælast, Havre m. m.

Fra Weseren afgik til Norge 18 norske, 1 svensk, 199 tyske, 12 hollandske, 2 danske, 2 franske, 1 spansk og 1 engelsk tilsammen:

i 1872	236	Fartøier,	dr. 10,722	C.-L.
mod 1871	196	—	- 9,690	—
1870	131	—	- 5,934	—
1869	218	—	- 10,195	—
1868	179	—	- 7,567	—

Værdien af de hermed udskibede Ladninger udgjorde:

i 1872	.....	701,779	Spd.
mod 1871	.....	611,228	—
1870	.....	603,239	—
1869	.....	503,021	—
1868	.....	574,140	—

Blandt de udførte Produkter mærkes Kolonialvarer, Tobak, Sirup, Brændevin, Petroleum, Uld.

Saavel Indførselen fra som Udførselen til Norge viser saaledes adskillig Stigning.

For norsk Regning indkjøbtes i 1872 hersteds 2 Fartøier dr. 647 C.-L. for 105,900 Rm \mathcal{K} .

Til Brake ankom i 1872 3 norske Fartøier paa 311 C.-L. fra Norge og et paa 137 C.-L. fra Udlandet.

Antallet af de i 1872 til Bremen ankomne svenske Fartøier udgjorde 37 dr. 4,583 C.-L.

Consulatberetninger for 1872. Bremen. Königsberg.

Værdien af den samlede Indførsel fra Sverige udgjorde 170,909 Spd.

og af den samlede Udførsel til Sverige 1,096,648 Spd.

Bremens samlede Handelsomsætning i 1872 beløb sig til 967,365,408 Rm \mathcal{K} .

Antallet af ankomne Fartøier udgjorde 3,638 dr. 567,764 Rockenlæster.

Udvandringen over Bremen indbefattede:

1872: 80,345 Personer i 208 Skibe.

1871: 60,516 — i 203 —

Rederiforretningerne have i det forløbne Aar i det Hele været lønnende, da der som Følge af Skibsbyggeriets Aftagen i de sidste Aar og det store Behov for Produkter fra oversøiske Lande efter den franske Krigs Ophør har været megen Efterspørgsel efter Skibe og betalt højere Fragter end i de tidligere Aar. Efter det usædvanligt store Antal Skibbrud, der have fundet Sted i afvigte Vinter, er der fremdeles gunstige Udsigter for Skibsfarten.

En af Private iværksat Dampskibsforbindelse mellem Bremen og de tre skandinaviske Riger har hidtil hverken opnaaet Regelmæssighed eller lønnende Beskæftigelse, da den gjensidige Omsætning endnu ikke har naaet en tilstrækkelig Udvikling, dog vil dette forhaabentlig endnu ved nogen Udholdenhed kunne opnaaes.

Königsberg.

Omendskjønt Aaret 1872 for Forretningsvirksomheden i Almindelighed har været overordentlig fordelagtigt og indbringende, da der i de fleste Brancher har været et saadant Opsving, som man tidligere sjelden har oplevet, saa har det for denne Plads og de hertil hørende Distrikter kun for en Del været gunstigt.

Denne Bys og Provindses Hovedforretning, Kornhandelen, kunde kun i indskrænket Maalestok og i meget lidet Omfang tage Del i den almindelige Verdenshandel, thi Høsten 1871 havde kun leveret maadelige Kvantiteter, og Produktet fra 1872 var ogsaa blot for enkelte Artikler nogenlunde tilfredsstillende. Rug, Byg, Havre, Bælfrugter og Oliensæd gave lidet Udbytte dog for det meste smuk Vare.

Ved Høstens Udfald afgjøres ogsaa for denne agerdyrkende Provinds hele Forretningens Skjæbne, da Befolkningens Konsumtionsevne falder eller stiger ved Udbyttet af Jord og Grund.

Nutidens Spekulationslyst har ogsaa her forsøgt at finde et Felt og fremkalde et Antal industrielle Foretagender i Form af Bolag, som for Provindsen kun kan virke fordelagtigt, om de ogsaa for Øieblikket kun ere lidet lovende for Aktionærene. Ligesaa vigtige for Provindsen vise sig de nye Jernbaneforbindelser med Rusland og Polen, og love disse, naar de blive færdige, at skaffe denne Plads et overordentligt Opsving i Forretningen.

I Forbindelse med Udvidelser og Forbedringer af Kommunikationsmidlerne i Provindsen, anvender man ogsaa større Omhyggelighed paa Havnen i Pillau og paa Farvandet hertil, og allerede i det kommende Aar skal der arbeides meget paa at borttrydde de Mangler, som beredede saavel Skibsfarten som Handelen i Almindelighed saa store Vanskeligheder.

Til Distriktet ankom i 1872 319 norske Fartøier dr. 18,124

C.-L. deraf med Ladning fra Norge 197 dr. 5,596 C.-L. Værdien af de med norske Skibe fra Norge indførte Ladninger udgjorde 1,292,359 Hbg. Bco \mathcal{K} .

Med Ladning afgik fra Distriktet til Norge 121 norske Skibe dr. 3,027 C.-L. Værdien af disse Ladninger beløb sig til 1,079,592 Hbg. Bco \mathcal{K} .

Af Kornvarer etc. udførtes efter Toldlisterne til Norge: 194,190 Centner Rûg, 728 Centner Hvede, 5,541 Centner Bælfrugter og 11,293 Centner Oliensæd og Frø.

Beholdningerne ved Aarets Slutning udgjorde 713,680 Ctr. mod 750,790 Ctr. i 1871.

Priserne paa de forskjellige Kornsorter etc. stillede sig den 31te December 1872 saaledes:

Hvede loco:	pr. Tonne à 2000 Pd.	Betalt pr. Tonne.
høiblandet	80 à 86 Thlr. Sælger	126/27 \mathcal{R} 80 $\frac{1}{2}$; 133 \mathcal{R} 81 $\frac{1}{2}$; 128/30 \mathcal{R} 82 $\frac{1}{3}$; 132 \mathcal{R} 83 $\frac{1}{3}$.
blandet	74 à 80 - —	
rød	74 à 80 - —	
Rug loco:		
indenlandsk	46 à 53 - —	118 \mathcal{R} 48 $\frac{1}{2}$; 121/22 \mathcal{R} 49 $\frac{1}{2}$; 124 \mathcal{R} 48 $\frac{1}{3}$.
russisk	43 à 50 - —	124/25 \mathcal{R} 50 $\frac{1}{2}$; 126/27 \mathcal{R} 50 $\frac{1}{3}$.

Rug: December - Thlr. Sælger - Thlr. Kjøber Reguleringspris 49 $\frac{1}{2}$.

Foraar 1873 51 $\frac{1}{3}$ - — 50 $\frac{1}{2}$ - —

Havre loco: 33 à 42 Thlr. Sælger

December - Thlr. Sælger - Thlr. Kjøber Reguleringspris 38.

Foraar 1873 42 - — 41 - —

Byg loco:

stort 42 à 52 Thlr. Sælger 42 $\frac{1}{3}$; 47 $\frac{1}{6}$.

smaat 42 à 52 - — 40 $\frac{1}{2}$.

Erter loco:

hvide 43 à 46 - — 42 $\frac{1}{4}$; 42 $\frac{1}{2}$; 43 $\frac{1}{4}$; 43 $\frac{1}{2}$.

graa 50 à 63 - —

grønne 45 à 50 - — smaa 42 $\frac{1}{2}$; store 43 $\frac{1}{4}$.

Bønner loco: 43 à 48 - —

Vikker loco: 35 à 38 - — 35 $\frac{1}{2}$; 37 $\frac{1}{2}$.

Linsæd loco:

fin 80 à 90 - —

middels 65 à 80 - —

ordinair 45 à 65 - —

Raps loco: 93 à 102 - —

Rapsolie loco:

uden Fad 11 $\frac{1}{2}$ Thlr. pr. Cntr.

Linolie loco: 13 - - —

Sild. Indførselen af Sild beløb sig ifølge Toldfortegnelserne til 186,670 Td. og oversteg saaledes Importen i 1871 med 55,432 Td.; den er ogsaa den største, som nogensinde har fundet Sted hertil i Løbet af et Aar.

Saavidt det har kunnet lade sig oplyse fordeler Indførselen sig paa de forskjellige Sorter saaledes:

ca. 80,933 Tønder norsk Vaar- og Slosild.

- 53,309 — — Fedsild.

- 15,788 — skotsk crownbranded og crownbranded full Sild.

- 36,640 — — crownbranded Ihlen, Matjes, Mixed og Tornbellies.

Consulatberetninger for 1872. Königsberg.

Totalexporten beløb sig ifølge Toldfortegnelserne til 67,721 Tønder; deraf participerede Rusland med 59,457 Tønder, og er der saaledes forsendt derhen 6,381 Tønder flere end i 1871. Over de forskjellige Sorter af det til Rusland forsendte Kvantum vraget og uvraget Sild lader sig ikke engang tilnærmelsesvis noget med Bestemthed sige, da Byens Vrageranstalt, som forresten er gaaet fuldstændig ind ved Aarets Slutning, kun i de færreste Tilfælde blev benyttet til Vragning og Pakning, idet nemlig Kjøbmændene foretrak at foretage Ompakning af Silden i sine egne Lagerhuse.

Aaret 1872 begyndte med en Beholdning af 27,305 Tønder af alle Sorter, hvis Realisation i Begyndelsen gik meget vanskelig for sig, da Kommunikationen paa Grund af det flauve Veir hemmede Afsætningen. Uagtet den samme uheldige Omstændighed ogsaa endnu vedvarede i Februar, gik Salget allerede fra denne Maaned af bedre for sig, end man tidligere havde troet at kunne antage, og Lagrene fra det foregaaende Aar lode sig rømme indtil Foraaret om endogsaa til lidt efter lidt tilbagegaaende Priser; blot nogle ganske enkelte Partier vare aldeles usælgelige.

Henimod Slutningen af Februar indtraf de første Partier pr. Jernbane via Pillau. Ved Skibsfartens Aabning, som indtraf i de sidste Dage af Marts, begyndte Forretningen at blive livligere og antog snart større Dimensioner end nogensinde tidligere har været Tilfældet. Fangsten af norsk Slosild blev drevet med et hidindtil næsten exempelløst Held; Udbyttet, som i Begyndelsen blev anslaaet til ca. 700,000 Tønder, viste sig senere at have været altfor lavt taxeret, da der var bleven fisket i Distrikter, som tidligere aldeles ikke havde været af nogen Vigtighed for Fangsten, og hvis Resultater der ikke var bleven taget noget Hensyn til. Saa glædeligt det var, at Fangsten havde leveret et saa anseligt Udbytte, som stillede lave Priser og en livlig Forretning i Udsigt, maatte man dog befrygte, at Behandlingen ved den Masse, som havde været at tilberede, og paa Grund af den Omstændighed, at Silden havde vist sig paa mange Steder, hvor tilstrækkelige Forberedelser havde manglet, ikke havde været omhyggelig nok, og at mange ringere Kvaliteter vilde komme i Handelen. Det viste sig ogsaa, at denne Frygt havde været vel begrundet; thi virkelig dadelløse Kvaliteter hørte til Sjeldenhederne, og for det meste var en ret anselig Brøkdæl af de ankomne Partier ringe Varer. Da Slosilden er mere kjødfuld og fed, er den ogsaa mere udsat for Fordævelse og forlanger en langt omhyggeligere Behandling end Vaarsilden. Paa Grund af den overordentlig rige Fangst antog man, at denne Plads uophørlig skulde blive overfyldt med denne Sildesort; men mod Forventning indtraf dette ikke, og undertiden kunde Efterspørgselen ikke engang tilfredsstilles, da Tilførslerne ikke vare tilstrækkelige. Grunden kertil var saavel den, at Begjæret efter Slosild i og for sig var meget livlig, som ogsaa at de herværende Importører, som vare daarlig stemte netop for denne Vare, kun bøde meget lave Priser og derved holdt Tilførslerne borte fra denne Plads og dreve dem til andre Markeder, hvor højere Priser bleve betalte.

Fangsten af norsk Vaarsild leverede kun et Udbytte af omtrent 180,000 Tønder og maatte saaledes betragtes som overordentlig mislykket. Ved en mindre Fangst af Slosild vilde Prisen for Vaarsild vistnok have været overordentlig høj, men da der var rigeligt Vederlæg af Slosild forhaanden, holdt Noteringerne sig

lave og for begge Sorter næsten lige høie. Til denne Plads blev der indført et større Kvantum Vaarsild, end man med Hensyn til Fangstudbyttet havde kunnet antage. Fornemmelig i Sommer- og Høstmaanederne holdt Afsætningen ikke lige Skridt med Tilførselen, saa at betydelige Lagre samlede sig her, af hvilke ogsaa en stor Del låa usolgt ved Aarets Slutning.

Afsætning af norsk Fedsild var i Begyndelsen af Aaret i de større Mærker nogenlunde god, de mindre Sorter vare derimod ikke saa meget efterspurgt og undertiden aldeles usælgelige. I Maanederne April og Mai var Forretningen med Fedsild meget stille, forbedrede sig dog senere med Poteteshøsten og antog henimod Efteraaret et ret betydeligt Omfang. Den nye Fangst leverede i Begyndelsen et ringe Resultat; der indtraadte dog snart en Vending til det bedre, og Slutningsresultatet var tilfredsstillende. Kvaliteten af den nye Fisk var ret god. Ved Aarets Slutning var der en forholdsmæssig ringe Beholdning, hvorunder der befandt sig ca. 1,000 Tønder Kristianiasild, som have lagret her Aar og Dag.

Alle Sorter af de ultimo 1871 tilbageblevne Beholdninger af skotsk Sild, hvilke tildels vare solgte paa Leveringer til successiv Modtagelse, bleve afsatte indtil Foraaret med Undtagelse af crownbranded full Sild, ja de herværende Kjøbmænd vare endog tvungne til ligesom i 1871 at gjøre Indkjøb i Danzig og Stettin for at være forsynede med Varer, og kan man anslaa det i Foraaret 1872 importerede Kvantum skotsk Sild af det foregaaende Aars Fangst til omtrent 5,600 Tønder, hvorunder der ogsaa befandt sig en Del direkte fra Skotland. Crownbranded full Silden lod sig blot rømme med betydeligt Tab.

Da den nye Fangst begyndte, vare de gamle Beholdninger næsten ganske rømmede; den leverede i dette Aar et ligesaa godt Resultat som i det foregaaende. Her havde man i altfor friskt Minde de haarde Tab, som Handelen med skotsk Sild gjentagende i flere Aar havde bragt med sig, og vare de herværende Kjøbmænd som Følge heraf meget tilbageholdne med Indkjøbet og søgte at drive Forretningen kommissionsvis saaledes som i Danzig og Stettin, og bragte man det ogsaa dertil, at en stor Del af Tilførselen blev dirigeret herhen for de skotske Salteres Regning.

I de første Høstmaaneder var Forretningen meget livlig, men henimod Slutningen af Aaret indtraadte der en ren Stilstand, og betydelige Beholdninger lagrede her usolgte ultimo December. Sildens Kvalitet var i Gjennemsnit ringere end i det foregaaende Aar, og fornemmelig lod Sorteringen meget tilovers at ønske. Crownbranded full Sild fortjente i mange Tilfælde ikke Stemplets, og Matjes Silden, som i forrige Aar var af en saa udmærket Kvalitet, bestod i denne Saison næsten kun af liden og daarlig Fisk. Fangsten af den skotske Vestkystsild eller Matjes gav i 1872 et endnu daarligere Resultat end i 1871, og der var ingen direkte Tilførsel af denne Sort. Mindre Partier ankom fra Stettin pr. Dampskib og bleve her detaillerede.

Resultatet af Sildeforretningen i Almindelighed var paa Grund af de næsten uafbrudt tilbagegaaende Konjunkturer ikke tilfredsstillende.

Priserne for de forskjellige Sorter stillede sig saaledes:

De første i Februar via Pillau pr. Jernbane ankomne Partier Nordlands eller Slo Sild kostede her omtrent 8¼ Thlr. pr. forfaldet Tønde. Efter Skibsfartens Aabning gik denne Pris i Maa-

Consulatberetninger for 1872. Königsberg.

nederne Marts og April ned til $6\frac{1}{3}$ Thlr., hævede sig i Sommermaanederne til $6\frac{2}{3}$ Thlr., gik i September—Oktober igjen ned til $6\frac{1}{3}$ Thlr. og holdt sig uforandret paa dette Standpunkt indtil Slutningen af Aaret. Stor Vaarsild stod ved Skibsfartens Aabning i $6\frac{1}{3}$ — $6\frac{1}{2}$ Thlr. pr. fortoldet Tønde for bedste stor Vare, steg i Juni—Juli til $6\frac{2}{3}$ Thlr., gik om Høsten ned til 6 Thlr. og stod ved Slutningen af Aaret ligeledes i 6 Thlr. Kjøbet af begge Sorter var forbunden med mange Vanskeligheder, da Varerne for største Delen vare ureelt sorterede, og de herværende Kjøbmænds Fordringer paa Godtgjørelse ved Varernes Modtagelse for det meste gave Anledning til Ubehageligheder.

For norsk Fedsild vilde man i de første Maaneder af Aaret kun bevilge meget lave Priser, omtrent 7 — $7\frac{1}{2}$ Thlr. pr. fortoldet Tønde for stor Kjøbmandssild, $6\frac{1}{2}$ — 7 Thlr. for smaa Kjøbmandssild, 6 — $6\frac{1}{2}$ Thlr. for Middelssild; Kristianasild vilde man næsten aldeles ikke købe. I Sommermaanederne, da Restpartierne af det foregaaende Aars Fangst ankom, blev der betalt for stor Kjøbmandssild $6\frac{1}{2}$ — 8 Thlr., stor Middels 6 — 7 Thlr. Kvaliteten af disse Partier var meget forskjellig. De første Tilførsler af den nye Fangst blev betalte med 13 Thlr. for stor Kjøbmandssild, $11\frac{1}{2}$ Thlr. for smaa Kjøbmandssild, 10 Thlr. for Middelssild og 8 Thlr. for smaa Middelsild, medens Kristianasild næsten fuldstændig manglede. Disse Priser gik lidt efter lidt ned til $10\frac{1}{2}$ Thlr. for stor Kjøbmandssild, $8\frac{1}{2}$ Thlr. for smaa Kjøbmandssild, $6\frac{1}{2}$ Thlr. for Middelssild og 4 — 5 Thlr. for smaa Middelsild og Kristianasild; alt pr. fortoldet Tønde. Ringere Vare blev forhandlet forholdsvis billigere.

Realisationen af Beholdningerne af skotsk Sild fra Aaret 1871 fandt Sted til lidt efter lidt tilbagegaaende Priser. Salgsprisen for crownbranded full Sild gik fra $11\frac{5}{8}$ Thlr. ned til $8\frac{3}{4}$ Thlr. pr. Tønde transito. Crownbranded Ihlen, Matjes og Mixed Sild blev i Begyndelsen af Aaret betalt med $10\frac{1}{3}$ — 11 Thlr. pr. Tønde transito, faldt i Foraaret ned til $7\frac{2}{3}$ — 8 Thlr. og holdt sig paa dette Standpunkt i Sommermaanederne. At den nye Sild vilde blive dyrere var at se af de Kontrakter, som de skotske Saltere havde afsluttet med Fiskerne, og da Fangsten af norsk Fedsild i Begyndelsen gav et daarligt Resultat, vare alle Udsigter forhaanden for høie Priser, og de vare ogsaa i Begyndelsen saa høie, at det var at forudse, at de endog ved en blot nogenlunde god Fangst ikke kunde holde sig. Der blev forhandlet crownbranded full Sild til 36 sh.—36 sh. 6 d pr. Tønde, crownbranded Ihlen og Matjes til 28 sh. 6 d til 29 sh. pr. Tønde incl. Omkostninger, Fragt og Assurance. Selv da Priserne lidt efter lidt vare faldne 4 sh. pr. Tønde var her vanskelig at finde Kjøber, da rigelige Tilførsler indtraf her for de skotske Salteres Regning. Ligesaa vel som paa andre Steder faldt Priserne ogsaa her lidt efter lidt og stillede sig ved Aarets Slutning i 11 Thlr. for crownbranded full Sild, $8\frac{1}{2}$ — $8\frac{3}{4}$ Thlr. for crownbranded Matjes og crownbranded Ihlen, 8 — $8\frac{1}{4}$ Thlr. for crownbranded Mixed pr. Tønde transito, det er 1 — $1\frac{1}{2}$ Thlr. lavere end i September. Daarligere Partier blev solgte endnu billigere.

Beholdningerne ved Aarets Slutning beløbe sig til ca. 42,400 Tønder, hvoraf noget over Halvdelen var skotsk Sild.

Tran. Af Tran blev der ifølge Toldfortegnelserne indført 5,148 Cntr., altsaa 4,657 Cntr. mindre end i det foregaaende Aar. Som sædvanlig bestod den største Del af brun bergensk Levertran

og Resten af kjøbenhavnsk Sæltran. Prisen for brun bergensk Levertran varierede kun lidet, og blev der betalt $25\frac{1}{2}$ — $26\frac{1}{2}$ Thlr. pr. fortoldet Originaltønde af ca. 2 Cntr. Netto Indhold.

Fragtberetning. Rederierne bleve kun lidet begunstigede af Konjunkturerne i det forløbne Aar; Fragterne holdt sig temmelig lave; dog stege de i den anden Halvdel af Aaret ret betydelig for Kul; men denne Fordel led igjen derved, at der paa Grund af Striker var en stor Kulmangel, saa at det ofte ikke var muligt at forudse, hvor længe Fartøjerne vilde komme til at vente, og som Følge heraf maatte de ofte forlade Kulhavnene i Ballast, da de ikke kunde resikere at binde sig til en ganske uberegnelig Ladetid. Senhøstes faldt Kulfragterne noget, men dog vilde de sandsynligvis endnu altid holde sig paa et høit Standpunkt. Paa en betydelig hurtigere Expedition kan man dog vistnok ikke gjøre Regning, da de samme uheldige Omstændigheder endnu herske, og da de sandsynligvis heller ikke saa snart ville ophøre. Petroleumsfragterne vare i Gjennemsnit lave; for Salt fra England og Middelhavet vare de derimod ganske gode og stege endog noget i Slutningen af Aaret.

Her paa Stedet vare Fragterne hele Aaret igjennem temmelig lave; før Skibsfarten blev aabnet hertil betaltes der ab Pillau pr. Dampskibe 2 sh. $1\frac{1}{2}$ d pr. 500 H Hvede, 27 sh. 6 d à 22 sh. pr. Ton Lin Hull; 22 sh. 6 d pr. Ton Hamp, 25 sh. pr. Ton Klude London; 22 à 19 fl pr. 2,400 Kilo Hvede; $7\frac{1}{2}$ fl pr. Cntr. Mel Amsterdam; for Seilskibe 25 sh. Skotland, 35 sh. Nordfrankrig indtil Havre pr. Ton Lin.

Efter Skibsfartens Aabning den 27de Marts blev der givet ab Königsberg pr. Dampskibe: 1 sh. 6 d London og Hull, 2 sh. 3 d til 2 sh. 6 d Antwerpen, 2 sh. 6 d Rotterdam pr. 500 H Hvede; 20 à 25 sh. pr. Ton Hamp, 43 sh. pr. Ton Uld London og Hull; 45 sh. pr. Ton Uld Antwerpen; 20 à 17 fl pr. 2,400 Kilo Hvede, 15 fl pr. Cntr. Hamp Amsterdam.

For Seilskibe: 6 Thlr. Pr. Crnt. Lübeck, $4\frac{1}{2}$ Thlr. Hbgr. Bco H Gothenburg pr. 5000 H Rug; 1 sh. 9 d til 2 sh. 3 d østlige Skotland, 2 sh. à 2 sh. 9 d østlige England, 3 sh. engelske Kanal pr. 500 H Hvede; 17 fl Holland pr. 2,400 Kilo Hvede; 8 Thlr. Pr. Crnt. Ems pr. 4,520 H Rug; 8 sh. Hbgr. Bco H østlige Norge pr. Tønde Rug.

I de tre Maaneder April—Juni var der en næsten fuldstændig Stilstand i Forretningerne, og Fragterne herfra vare saa lave, som de tidligere neppe have været; dog vare Fragterne for Kul, Jern etc. temmelig høie, hvorved Rederierne bleve holdte nogenlunde skadesløse. En betydelig Rolle for mindre Seilfartøier spillede Importen af Mursten fra Slesvig, Holsten og den pommerke Kyst til ca. 5 Thlr. Pr. Crnt. pr. 1,000.

Dampskibe opnaede følgende Fragter: Amsterdam 16—18 fl pr. 2,400 Kilo Hvede; Rotterdam 2 sh. 9 d til 2 sh. 6 d; London og Hull 1 sh. 3 d til 1 sh. 6 d pr. 500 H Hvede; 25 sh. London og Hul, 30 sh. Antwerpen pr. Ton Lin og Hamp;

og Seilskibe: 1 sh. 6 d à 1 sh. $1\frac{1}{2}$ d, ja endog 1 sh. Firth of Forth og Kulhavne pr. 500 H Hvede; 14—15 fl Holland pr. 2,400 Kilo Hvede; 6—8 sh. Bco H østlige Norge pr. Tønde Rug, 30—35 sh. Havre de Grace, 20 sh. Newcastle, 26 sh. 6 d Gent og Plymouth pr. Ton Hamp og Lin; 18—19 sh. Kulhavne pr. Ton pressede Klude.

I Maanederne Juli—August holdt Fragterne sig næsten paa

Consulatberetninger for 1872. Königsberg. Danzig. Rostock.

det samme lave Standpunkt; senere indtraadte et større Spørgsmaal efter Fartøier; Fragterne hævede sig noget fra de tidligere Maaneders ualmindelig lave Standpunkt og beholdt en stigende Tendents indtil Slutningen af Oktober, da der blev betalt:

for Dampskibe: London 3 sh. 3 d, Hull 3 sh., Leith 3 sh. pr. 500 \mathcal{R} Hvede; London 30 sh., Hull 25 à 26 sh., Leith 42 sh. 6 d pr. Ton Lin og Hamp; Antwerpen 3 sh. 6 d à 3 sh. 9 d, Dünkirchen 4 sh. 3 d à 4 sh. 6 d pr. 500 \mathcal{R} Hvede; Antwerpen 35 sh., Dünkirchen 40—45 sh. pr. Ton Lin; østlige Norge 10 sh. pr. Tønde Rug; Stettin $5\frac{1}{2}$ — $5\frac{3}{4}$ Thlr. Pr. Crnt. pr. Læst Rug;

for Seilskibe: østlige Storbritanien 2 sh. 6 d à 3 sh. 4 d pr. 500 \mathcal{R} Hvede, 28 sh. pr. Ton Hamp; Cork 50 sh. pr. Ton Hamp; Holland 20—23 fl pr. 2,400 Kilo Hvede; østlige Norge 10—12 Hbgr. Bco \mathcal{R} pr. Tønde Rug, 30 sh. pr. Ton Hamp; Gothenburg 6— $6\frac{1}{2}$ Thlr. pr. 5,000 \mathcal{R} Rug.

I December blev der ab Königsberg bevilget følgende Fragter:

for Dampskibe: Kristiania 12 β Bco \mathcal{R} pr. Tønde Rug; Stettin 8 Bco \mathcal{R} pr. 4,520 \mathcal{R} Rug; Rotterdam 4 sh. 6 d, Leith 3 sh. 9 d, London og Hull 3 sh. 6 d pr. 500 \mathcal{R} Hvede; Dundee ab Pillau 37 sh. 6 d pr. Ton Lin.

for Seilskibe: Firth of Forth 3 sh.; østlige Skotland 3 sh. 3 d, Bristol 4 sh. 6 d pr. 500 \mathcal{R} Hvede; Kristiania 12 β Bco \mathcal{R} pr. Tønde Rug; Gothenburg 10 Thlr. pr. 5,000 \mathcal{R} Rug.

ab Pillau blev der befragtet et Fartøi til 80 β Br. Str. pr. 72 Kubikfod Sleepers til Paysander og et Fartøi til 16 β Hbgr. Bco \mathcal{R} pr. Tønde Rug til Kristiania.

-Danzig.

Den norske Skibsfart paa Distriktet var i forrige Aar mindre livlig end i begge de forudgaaende. Vareindførselen fra Norge var dog større end i 1872, hvorimod Udførselen paa Grund af de høje Kornpriser var langt ringere. Der ankom i det Hele 96 norske Fartøier dr. 6,271 C.-L., eller 22 Fartøier og 1883 C.-L. mindre end i 1872.

Af norsk Sild udførtes til Danzig med norske Fartøier:

16,303	Tønder	Vaarsild
2,610	—	Smaasild
3,840	—	Fedsild
414	—	Brisling
23,167	Tønder.	

Desuden indførtes med svensk Fartøi 2,470 — Vaarsild og med fremmede Fartøier 827 — — saa at den samlede Import af norsk

Sild udgjorde 26,464 Tønder, medens der af skotsk, hollandsk og tysk Sild indførtes 104,958 Tønder. Indførselen af Sild har i det Hele været stærkt tiltagende i de senere Aar, men den norske Sild har i begge de sidste Aar kun udgjort en ringe Del af det indførte Kvantum, for det sidstforløbne Aar dog $\frac{1}{4}$, medens det i 1871 kun udgjorde $\frac{1}{7}$. Af norsk Fedsild og Brisling ankom meget mindre, af Vaarsild derimod ca. 20,000 Tønder mere end i 1871. Denne sidste solgtes til billigere Pris end da, nemlig 4 Spd. pr. Tønde frit fra Masten. Nysild og Smaasild betales med 3 Spd., Fedsild med $4\frac{1}{2}$ Spd. og

Brisling med 1 Spd. I dette Aar har Tilførselen af norsk Sild været usædvanlig ringe. Den første Ladning Fedsild betales med 5 Spd. pr. Tønde. Den Handelsforbindelse med Norge, som før var den sædvanlige her, nemlig Sildeimporten mod Kornudførsel synes iaar næsten at ville ophøre. Fra Norge indførtes desuden til Danzig:

Med norske Fartøier	8,100 Ctr.	Svovlkis og 126 Ctr. Tran.
- svenske —	244 Stkr.	Trottoirsten.
- fremmede —	5,011 Ctr.	Svovlkis og 7,390 Ctr. diverse Jordarter.

Til Elbing indførtes:

Med norske Fartøier	2,978 Tdr.	Sild
- fremmede —	665	—

Med norske Skibe udførtes til Norge:

Fra Danzig	378 Læster	Kornvarer
- Elbing	142	—

Tilsammen 520 Læster

og fra Danzig 134 Læster Trævarer, Skibsnagler og Tøndebandf.

Den samlede Export fra Distriktet til Norge udgjorde:

Diverse Kornvarer og Bønner	536 Læster
Mel	160 Ctr.
Diverse Trævarer etc.	237 Læster

Fra Elbing indkjøbtes for norsk Regning 1 Fartøi dr. 225 C.-L. Bruttobeløbet af den af norske Skibe optjente Fragt kan omtrentlig anslaaes til:

for de fra Norge ankommende Fartøier	7,379 Spd.
- - - Udlandet — — —	35,059 —

for samtlige med Ladning ankommende Skibe 42,438 Spd.

og for de fra Distriktet til Norge afgaaede 2,295 —

Fragterne vare i forrige Aar lave om Vaaren men forbedredes ud over Sommeren, da der for Trælaster til England bevilgedes 17 à 20 sh. pr. Load og til Holland 20 à 21 fl. holl. pr. Læst. Særdeles lønnende vare Importfragterne.

Fra England og Skotland betales for Stenkul 8 £ 10 sh. — 13 £ pr. Keel, for Salt 10 — 14 sh. pr. Ton. og fra Frankrig 16 sh. pr. Ton. For Jern fra Belgien 13 frcs. pr. 1000 Klgr. I dette Aar har der hidtil hersket Flauehed i Fragtforretningen. Kornfragter ere kun sjeldent at erholde. For Trælaster betales for Tiden (medio Juli 1873) følgende Fragter: til Gent 22 sh. pr. Load Egesleepers, Ostende og Dordrecht 21 sh., Antwerpen 20 holl. fl. pr. 80 Cubikfod Furubjelker, London og Liverpool 17 sh., Barrow og Hull 16 sh. pr. Load. Leer $9\frac{1}{2}$ R. Pr. Ct. pr. Læst Furu leepers. Lübeck $6\frac{3}{4}$ do. pr. do.

Rostock.

I Løbet af 1872 ankom til Distriktets Havne 46 norske Fartøier dr. 2,217 Com.-Læster alle med Ladning.

Desuden blev et Fartøi, nemlig Dampskibet „Rostock“, bygget hersteds for norsk Regning.

I Aaret 1871 ankom 32 norske Skibe dr. 1,245 Com.-L., saaat der i det sidstforløbne Aar viser sig en Forøgelse i den norske Skibsfart af 14 Fartøier og 972 Com.-L.

Indførselen fra Norge bestod af 23,515 Tønder Sild, 1,075 $\frac{1}{2}$ Tønder Tran, 440 Voger Klipfisk, 68 Voger Tørfisk m. m. og 4 Tønder saltet Fisk. Denne Indførsel blev besørget af 33 norske

Consulatberetninger for 1872. Rostock. Lübeck. Hamburg. Amsterdam.

Skibe. Desuden indførtes med 1 svensk Fartøi 560 Tønder Sild. Værdien af de indførte Varer kan anslaaes til en omtrentlig Værdi af 413,050 Bco $\frac{1}{2}$. Til Wismar blev med norske Skibe hverken indført Sild eller Tran. I Aaret 1871 indførtes til Rostock 17,704 $\frac{3}{4}$ Tønder Sild og aldeles ingen Tran. Det viser sig saaledes, at det sidstforløbne Aars Import har været betydelig større end det næstforegaaende og oversteget samme med 6,370 $\frac{1}{4}$ Tønder Sild og 1,075 $\frac{1}{2}$ Tønder Tran til samlet Værdi 103,903 Bco $\frac{1}{2}$.

Udførselen bestod kun af Korn og Mel og besørgeades af 2 norske Skibe, hvis Ladning bestod i 1,031 Cntr. Byg, 795 Cntr. Rug, 749 Cntr. Hvede og 440 Cntr. Mel til en Værdi af 22,100 Bco $\frac{1}{2}$ mod 18,000 Bbo $\frac{1}{2}$ i 1871.

Den betydelige Forøgelse af Sildeimporten har fornemmelig sin Grund i, at de herværende Handelsmænd have udvidet sit Marked i Preussen. Uagtet den større Indførsel i 1872 vare Lagrene i December kun ubetydelige, saa at de i Februar 1873 ankomne Ladninger strax fandt Kjøbere og opnaaede gode Priser. Det er derfor Consulatets faste Overbevisning, at dersom Fangsten falder heldig ud i Norge, vil indeværende Aars Import atter overstige det sidstforløbnes. Prisen paa Sild varierede meget efter Kvalitet og Størrelse. Der betaltes mellem 12 og 25 Bco $\frac{1}{2}$ pr. Tønde. For Tran noteredes 42 Bco $\frac{1}{2}$ pr. Tønde.

Lübeck.

Lübecks Havn besøgte i 1872 af 32 norske Fartøier dr. 1,804 Com.-L., af hvilke 3 ankom fra Norge og de øvrige fra Udlandet, alle med Ladning.

I 1871 ankom 18 norske Skibe dr. 1,102 Com.-L.

Den samlede Indførsel af Fedsild udgjorde f. A. 5,000 Tdr.

I Mai Maaned hidkom den første Sildtilførsel. Samtidig skulle de øvrige Østersøhavne have været rigelig forsynede med denne Vare, og Prisen kunde derfor ikke naa højere end 18—15 & 12 Court $\frac{1}{2}$ pr. Tønde KK, K & M. Da imidlertid Tilførselen af ny Sommerfangst lod vente længe paa sig — ligetil medio August, da den hidkom paa indirekte Vei — oprømmedes alle Beholdninger. Den nye Tilførsel solgtes til høje Priser, 28, 23 & 20 Crt $\frac{1}{2}$ transito. I Begyndelsen af Oktober trykkedes Priserne af de større Tilførsler omkring 3 à 4 Crt $\frac{1}{2}$ pr. Tønde, hvormed det forblev til Aarets Slutning.

Høstfangsten befandtes at være udmærket smuk, og Alt, som hidførtes, fandt hurtig og fordelagtig Afsætning.

Den i det nye tyske Skibsmaalingsreglement paabudte Ommaaling af ankommende fremmede Fartøier skal her begynde den første næstkommende Juli. Danske, østerrigske og nordamerikanske Fartøier ere fritagne for denne Ommaaling.

Hamburg.

Distriktets Havne besøgte f. A. af 198 norske Seilfartøier med en samlet Drægtighed af 21,318 Com.-L. og 20 norske Dampskibe dr. 16,140 Com.-L. Den norske Skibsfart har saaledes, hvad Læsteantallet angaar, forøget sig, medens Fartøiernes Antal er det samme som i 1871. Dampskibsfarten har derimod i alle Henseender tiltaget, idet 20 norske Dampskibe gjorde 95 Reiser, medens i 1871 kun 14 Dampskibe gjorde tilsammen 81

Reiser. Inden Distriktet er for norsk Regning indkjøbt 38 Fartøier dr. 8,497 Com.-L. og solgt til fremmede Rederier 2 Fartøier paa 475 Com.-L.

Fragterne maa siges at have holdt sig paa et Middelstandpunkt. Norske Produkter fandt god Afsætning i det forløbne Aar. Priserne vare i Almindelighed gunstige. Den lønnende Forretningsvirksomhed og den Tillid, som allerede viste sig i 1871, er tiltaget endnu mere i 1872, og man kan vistnok antage, at det indeværende Aar skal give det herværende Forretningsliv et endnu større Opsving, da jo ingen Skyer for Tiden ere at se paa den politiske Himmel. Af norsk Fedsild vare de største og de mindste Sorter altid meget efterspurgte, Middelssorterne derimod mindre, saaat der for de førstnævnte Sorter opnaaedes meget høje Priser. Importen udgjorde f. A. 43,600 Tønder mod 45,700 Tønder i 1871. Af skotsk Sild hidførtes 46,000 Tønder mod 40,800 Tønder i 1871. Tran faldt i Aarets Løb ca. 3 à 4 $\frac{1}{2}$. Først i December indtraadte en liden Forbedring, og Priserne antages nu at ville holde sig.

Hamburgs Rederivirksomhed er i forrige Aar udvidet betydelig, og Dampskibsforbindelserne med saavel transatlantiske som europæiske Havne har i høi Grad tiltaget. En Masse Aktieselskaber har dannet sig til Anskaffelse af Dampskibe, som gjøre regelmæssige Reiser paa fjernere Steder, saaat man forhaabentlig snart vil kunne modtage og afsende pr. Dampskib de Artikler, som tidligere blot kunde erholdes transporterede med Seilskibe. Skibsfarten viste ligesom i 1871 meget Liv, idet der til denne Havn ankom 5,913 Fartøier paa tilsammen omkring 1,368,000 L. à 4,000 $\frac{1}{2}$ mod 5,439 Fartøier paa 1,258,337 L. i 1871. Udvandringen over Hamburg var i det forløbne Aar meget betydelig. Den repræsenterede et Antal af 74,011 mod 42,224 i 1871.

Den tidligere omtalte Myntreform er bleven antaget som Lov den 11te November 1872 og gjort gjældende fra 15de Februar d. A., saa at al Bankovaluta er ophørt og alle Forpligtelser i Banko fra før af nu maa opfyldes i Rigsmünt til Kurs 150 Rm $\frac{1}{2}$ = 100 M $\frac{1}{2}$ Banko.

De herværende Havneanlæg ere i f. A. blevne udvidede ved den nye saakaldte Keiserkai. Elbfloden skal mere og mere opmuddres til Lettelse for Skibsfarten. I Cuxhaven er der ligeledes projekteret Havne og Dokanlæg, som ogsaa ville komme dette Sted til Nytte.

Den første December f. A. aabnedes Jernbaneforbindelsen mellem Hamburg og Harburg over de nye over Elben anlagte, pragtfulde Jernbroer. Fra Sverige er der leveret huggen Granit til Bropillerne.

Høsten kan ansees som en god Middelshøst. Antager man nu, at de sociale Uroligheder og Striker, som ytrede sig i det forløbne Aar, kunne ansees sluttede gennem Arbeidsherrernes Imødekommenhed, baade hvad Lønsforhøielse og kortere Arbeidstid angaar, saa tør man haabe, at det nye Aar skal blive særdeles gunstigt for Handel og Industri, og at disse skulle gaa mere og mere fremad.

Amsterdam.

Norges Skibsfart paa Holland var i 1872 atter større end noget foregaaende Aar; der ankom til Hovedstationen:

Consulatberetninger for 1872. Amsterdam.

fra Norge	144	Fartøier, dr.	17,692 $\frac{1}{2}$	C.-L.
fra udenrigske Steder	106	—	- 15,866	—
overliggende fra forrige Aar	3	—	- 549 $\frac{1}{2}$	—
tilsammen	253	Fartøier, dr.	34,108	C.-L.
til Vice-Consuls-Stationerne:				
fra Norge	250	Fartøier, dr.	30,720	C.-L.
fra udenrigske Steder	283	—	- 42,999 $\frac{1}{2}$	—
tilsammen	533	Fartøier, dr.	73,719 $\frac{1}{2}$	C.-L.
og sammenlignet med de foregaaende Aar viser:				
1872:	786	Fartøier, dr.	107,827 $\frac{1}{2}$	Com.-Læster.
1871:	758	—	- 102,431	—
1870:	619	—	- 84,153 $\frac{1}{2}$	—
1869:	738	—	- 99,815 $\frac{1}{2}$	—
1868:	683	—	- 92,452	—

For Skibsfarten og Handelen paa Holland var Aaret 1872 for Norge et gyldent Aar.

Vore Produkter bleve godt betalte, vore Skibe vare søgte til lønnende Fragter, og hvad der er endnu glædeligere, denne Tilstand synes at blive varig, og næste Aar lover endnu mere.

Fragtfarten var lønnende saavel i Nord- og Østersøen som i de nederlandsk-indiske Farvande, og vore Redere bør fæste Opmærksomheden paa de nederlandsk-indiske Havne, hvor der nu er et større Kvantum Produkter at erholde for fremmede Skibe (til Californien, Australien og Europa) end tilforn, da Sukkerkulturen paa Java ganske er gaaet over i private Hænder og ei som tilforn for en stor Del exploiteredes af det nederlandsk-indiske Gouvernement, som var forpligtet til kun at benytte hollandske Skibe.

Den bedste Tid for at finde lønnende Fragter paa Java er Juni, Juli, August og September Maaned, og de Redere, som sende sine Skibe i den nederlandsk-indiske Fart, bør særlig sørge for, at Skibene ere disponible paa Java i rette Tid.

Saa langt fra at Seilskibene gaa af Brug, ere de tvertimod stegne betydelig i Værdi, og der synes nu overalt at være større Lyst til at bygge Seilskibe end Dampskibe.

Handelen paa Holland var lønnende.

De franske Milliard Laan bragte vel Spænding i Pengemarkedet og jog Diskonto høit op, og det er ogsaa at forudse, at de store Pengemarkeder i den nærmeste Fremtid vil vise sig bevægelige, hvortil Preussens Forandring af Myntstandard, som sandsynligvis vil blive fulgt af Hollands (til dobbelt Standard), ogsaa bidrager, men trods alt dette var Handelen paa Holland lønnende og lover til næste Aar meget.

Det store Behov paa alle Verdensmarkeder for Norges Hovedprodukt, Trælast, viser sig stadig tiltagende, og de gjentagne Prisforhøielser ere næsten overalt antagne uden synderlig Modstand.

Indførselen af Jern, Fisk og Tran var ubetydelig.

Udførselen af skaaren og høvlet Last til Tydskland, transit Holland, var betydelig og stadig tiltagende.

Generalstaternes begge Kamre have inden Aarets Udgang vedtaget Loven om at afskaffe al differential Told imellem nederlandske og fremmede Produkter, som indføres til Java, Madeira, Sumatras Vestkyst, Residenterne Benkolen, Lampong, Palembang, Banka, Billiton og Syd- og Østafdelingen Borneo. Det frie Handelsprincip seirede omsider, efter i flere Aar at have maattet

vente, inden det blev bragt i Anvendelse paa den nederlandsk-indiske Tarif. Den nye Tarif træder i Kraft 1ste Januar 1874.

Vor Handelsstand bør fæste Opmærksomhed paa Holland (Amsterdam og Rotterdam) som Europas store Kaffemarked; særlig nu da Kaffepriserne ere stadig stigende og det oftest med et opgaaende Marked ere de inferieure Sorter, som stige mest, turde Øieblikket være gunstigt til at prøve at faa Nordens Indbyggere til at benytte den bedre Java Kaffe, som efter Kyndiges Sigende er drøiere og derfor i Forbruget ligesaa billig som den ord. Brazil Kaffe.

Kaffepriserne stege i Aarets Løb fra 42 til 50 ct. pr. \mathcal{R} for god ord. Java Kaffe og Forraadet er

31 Decbr. 1872: 383,606 Baller og 341,000 Baller svømmende, imod

31 Decbr. 1871: 672,335 Baller og 226,000 Baller svømmende.

Java-Tobak bør vore Handlende ogsaa fæste Opmærksomheden paa. Denne Vare bliver Aar for Aar mere og mere søgt, og Forbruget tiltager stadig, særlig til Cigarfabrikation.

Siden Krigen mellem Frankrig og Tydskland er Amsterdam et betydeligt Marked for Bomuld, Tydskland og Schweiz tager meget Bomuld herfra, og vore Spindrier bør have sin Opmærksomhed henvendt paa dette Marked, da Fragten herfra til Norge med returnerende Skibe, som næsten alle seile i Ballast, vil blive meget billig.

Forraadet 31 Decbr. er 84,000 Baller.

Den milde Vinter 1871/1872 bragte stort Behov for Is denne Vaar. Fra Norge kom her 12 à 15,000 Tons Is i Blokker, som vandt stort Bifald. Vedbliver det ualmindelig milde Veir ogsaa denne Vinter, vil her til Vaaren atter blive stort Behov for Is.

For norsk Regning indkjøbtes ogsaa dette Aar mange Skibe her i Landet.

Den hollandske Handelsflaade aftager stadig, og ved Aarets Udgang besad Holland neppe 100,000 L. i den indiske og trans-atlantiske Fart.

Den nye Vandvei til Rotterdam, gennem Hoek van Holland, er vel endnu ikke færdig, men kan dog allerede benyttes af Skibe med 12 à 13 Fods Dybgaende. Mindre Skibe bestemte til Havnene ved Maasfloden vil spare en betydelig Omvei ved at benytte den nye og meget kortere Vandvei gennem Hoek van Holland.

Med Gjennemgravningen af „Holland op zyn smalst“, den nye Vandvei til Amsterdam, gaar det raskt fremad, Sluseværkene mod Zuidersøen og Nordsøen ere fuldførte og Yets Vand flyder allerede direkte ud i Nordsøen.

En Del af Y vil i 1874 blive Land, og i 1875 vil man udentvivl se en frodig Ager af Raps eller Linsæd paa Bunden af det Y, som i mange Aarhundreder har været pløiet af Tusinder og atter Tusinder af Fartøier.

Man begynder nu for Alvor at tænke paa at udtørre Zuidersøen.

Sundhedstilstanden var god.

Lungesyge blandt Hornkvæg og Droses blandt Heste hersker fremdeles.

Sveriges Skibsfart var ogsaa større end tilforn, der ankom til Generalconsulatdistriktet

Consulatberetninger for 1872. Amsterdam. Antwerpen.

i 1872	71	Fartøier, dr.	6,864	N.-L.
i 1871	88	—	5,642	—
i 1870	66	—	5,165 ¹⁰	—
i 1869	65	—	5,209 ⁹²	—
i 1868	49	—	5,529 ⁸⁸	—

Toldsatserne paa de vigtigste norske og svenske Exportartikler ere:

Kornvarer	1 fl 50 ct. pr. Læst (21½ Tønde).
Trælast, uskaaren Last	1 pCt. af Værdien eller 25 ct. pr. Ton
— skaaren	3 — — — — 75 — — —
— høvlet	5 — — — — —

Jern frit.

Kobber, Kager, Stænger frit.

— valset i Plader og Spiger 1 fl pr. 100 Kilo.

Tjære og Beg frit.

Sild og Fisk frit.

Tran frit.

Is frit.

Antwerpen.

Af norske Fartøier ankom i f. A.:

Antwerpen	300	Fartøier dr.	44,527	C.-L.
Ostende	71	—	7,506	—
Gent	80	—	8,735	—
Løven	63	—	3,497	—
Termonde	1	—	84	—
Nienport	14	—	1,263	—

529 Fartøier dr. 65,612 C.-L.

eller 99 Fartøier og 16,634 C.-L mindre end i 1871.

For norsk Regning indkjøbtes 9 Fartøier dr. ca. 943 C.-L.

Af svenske Fartøier ankom i f. A. til Distriktet:

131 Fartøier dr. 19,578 sv. Læster

eller 105 — og 11,795 — — mindre end i 1871.

Blandt de i f. A. ankomne Skibe befandt sig 12 norske Dampskibe dr. 2,307 C.-L. og 57 svenske dr. 8,565 sv. Læster. Indførselen fra Norge med 226 norske Fartøier kan med Fradrag af 28 Ladninger, for hvilke Varespecification ikke angaves, anslaaes til en Værdi af 3,473,803 francs og bestod fornemmelig af Trælast, Is, Svovelkis, Jernmalm, Tør- og Klipfiisk, Tran og Sild. I Importen til Antwerpen deltog desuden 2 svenske og 16 fremmede Skibe. Værdien af de til Norge med 36 norske Fartøier udførte Varer: Tagsten, Huder, Sukker, Glas, Tøndebaand etc. kan med Fradrag af 6 Ladninger for hvilke Varespecification ikke meddeltes, angives til 299,233 francs.

Fra Løven, Ostende og Gent meldes, at den der indførte Trælast fandt let Afsætningen, og at man i saa Henseende regner paa stadig jevn Trafik paa disse Markeder. I Antwerpen findes vistnok endnu en usolgt Beholdning, men det er dog rimeligt at antage, at her fremdeles vil kræves et betydeligt Kvantum Bygningsmaterialier saavel for selve Staden som for det Indre af Landet, deriblandt ogsaa større Partier Snedkerarbejde, som i den senere Tid har været hidført fra de forenede Riger, og med Hensyn til hvilket det fornemmelig er nødvendigt at erholde vedkommende Bygningsentreprenørers Opgivelser af Modeller og Dimensioner, for at Gjenstandene kunne passe til de herværende

huslige Indretninger. Uagtet de betydelige Beholdninger, som vare tilovers fra det foregaaende Aar, var Afsætningen saa animeret, at Piserne stege 25 à 30 pCt. Det fra Norge, Sverige og Finland hidførte Kvantum Furu og Grantræ opføres med:

1,500 Stkr. $4 \times \frac{2}{3}$, 30,300 Stkr. $3 \times \frac{1}{3}$, 368,000 Stkr. 3×9 , 22,000 Stkr. 3×8 , 54,000 Stkr. $3 \times \frac{5}{6}$, 16,000 Stkr. $2\frac{1}{2} \times \frac{9}{11}$, 515,000 Stkr. $2\frac{1}{2} \times 7$, 190,000 Stkr. $2\frac{1}{2} \times 6\frac{1}{2}$, 115,000 Stkr. $2\frac{1}{2} \times 6$,

102,000 Stkr. $2\frac{1}{2} \times \frac{5}{6}$, 3,000,000 Stkr. raa og høvlede Bord $\frac{5}{4}$, $\frac{3}{4}$, eller 4,413,800 Stkr. samt 3,250,000 Kassebord til ligemed 37,400 Stkr. firhugne og runde Bjælker.

Blandt de øvrige fra de forenede Riger overførte Produkter foregik Tilførselen af Zinkmalm og Blende fra Sverige regelmæssig med svenske Dampskibe, og en Begyndelse skede med Tilførsel fra Norge af Jernmalm og Svovelkis, af hvilket sidste Metal der i indeværende Aar ventes et Kvantum af 16 à 20,000 Tons. Efter Prøver gjordes herfra Begyndelsen med mindre Bestillinger af Øl fra Norge og Sandsten fra Gotland til Brug ved Slibning af Marmorarbejder. Man har ogsaa henledet Opmærksomheden paa dette Produkts Bekvemhed til Billedhugger- og Bygningsarbejder, til hvilket Brug der af denne Sten indføres et betydeligt Kvantum fra Frankrige, ligesom man ogsaa har givet Anvisning paa Granitbrudseiere i Norge.

Forrige Aars aabne Vinter gav Anledning til usædvanlig Tilførsel fra Norge af Is, hvorfor specielle Oplagsreservoirer have været indrettede, og indeværende Vinters milde Veirig synes saameget mere at skulle foraarsage lignende Behov dette Aar, som Brugen af Is til Fødevarers Conservation nu er bleven mere almindelig. Paa Grund af den bekvemme Anledning, som Dampskibsfarten nu tilbyder vedkommende Consumerter til hyppigen at gjøre mindre Varebestillinger, forekommer ogsaa stundom Efter-spørgsel angaaende norske og svenske Exportører af Jern og Staal, og kunne disses Adresser nedlægges i Consulatet, saafremt de maatte ville reflektere paa deslige mindre Bestillinger. Blandt Prisnoteringer mærkes for svensk Tjære 31 à 32 frcs., do. Beg 52 à 54 frcs., norsk Levertran, brun 88 frcs., do, lysbrun 91 frcs., do. blank 94 frcs. pr. Tønde, norsk Sild 30 frcs. pr. Tønde, Stokfisk 36 frcs. pr. Kilogr., Jernmalm 30 frcs. pr. Ton., Svovelkis 39 frcs. pr. Ton.

Middelspriserne for Udførselsartikler f. A.:

Fotogen	uraffineret	frcs.	40 à 45	pr. 100 Kil.
	raffineret	-	46 - 57	- - -
Huder	tørre B. A.	-	120 - 130	- 50 -
	Do. Rio Grande	-	86 - 92	- - -
Humle	Alost	-	40 - 85	- - -
	Poperinghe	-	50 - 90	- - -
Kaffe	Rio	-	40 à 45	Cents Nedl. Ct. pr. ½ Kil.
	Java	-	47 - 49	- - - -
Sukker	Domingo	-	46 - 50	- - - -
	raffineret	frcs.	84 à 96	pr. 100 Kilogr.
Sirup	raat Havanna	-	78 - 80	- - -
	- Runkelro	-	60 - 64	- - -
Stenkul	-	28 - 30	- - -	-
	-	15 - 30	pr. Ton. efter Tids-	punkt og Qvalitet.

Consulatberetninger for 1872. Antwerpen. London.

Uld B. A.	rfs.	2 à 3,50 Ct.	pr. $\frac{1}{2}$ Kilo.		
			efter Tidspunkt og Qvalitet.		
Kampecheträ	frcs.	120 à 130	pr. 1000 Kilgr.		
Vinduesglas	-	40 - 50	- Cent mere		
			end forrige Aars Priser.		
Svovl	} uraffineret	frcs.	21 à 23 pr. 100 Kilo.		
				} raffinert	i Stænger - 22 - 24 $\frac{1}{2}$ - - -
Voxlys		70 à 75	Centimer pr. Pakke af 360 Grams.		
Bomuld	frcs.	123 à 137	pr. 100 Kilo.		
Talg	} indenlandsk	fl.	23 à 26 Nedl. ct. pr. 50 Kil.		
				} La Plata (af Faar)	- 23 $\frac{1}{2}$ - 26 - - - - -
				} fra New-York	- 24 $\frac{1}{2}$ - 26 - - - - -
Stivelse	} 1ste Qvalitet	frcs.	72 à 78 pr. 100 Kilogr.		
				} almindelig Qvalitet	- 65 - 70 - - - - -
Tagsten	} rød	fl.	10 à 12 Nedl. ct. pr. 1000 Stk.		
				} blaa	- 13 $\frac{1}{2}$ - 15 - - - - -
Pilebaand	-	18 - 22 $\frac{1}{2}$	- - - 40 Bdtr.		
Jernbjelker	frcs.	250 à 275	pr. Ton.		
Jernbaneskiner	-	200 - 250	- - -		
Zink	-	70 - 80	- 100 Kilo.		

Indhøstningens rige Udbytte forrige Aar har øvet sin Indflydelse paa Kornhandelen, og Vare-Tilførselen var ogsaa fra det sorte Havns Havne betydelig ringere. Den under 3die Januar 1873 udfærdigede Lov, der bestemmer toldfri Indførsel til Belgien af Kvæg, Kjød, Flesk og flere Fødemidler tilligemed Kornvarer, vil uden tvivl begunstige Speculations-Forretningerne i Kornvarer, for hvilke Antwerpen gjerne pleier at være et Centralmarked.

Som Aarets Middelspriser meddeles for:

Hvede 31 à 34 frcs.; Rug 19 à 19 $\frac{1}{2}$ frcs.; Byg 23 à 23 $\frac{1}{2}$ frcs.; Havre 17 à 18 $\frac{1}{2}$ frcs.; Linfrø 38 $\frac{1}{2}$ à 41 frcs. pr. 100 Kilo.

Handelsstanden i Gent har gjort fornyede Skridt for at paa-skynde de fornødne Forbedringer for Skibsfarten paa Kanalen mellem Ternenzon og Gent, hvorhos de ved Undersøgelserne nærværende Ingeniører af begge Nationer synes at have været enige med Lokalautoriteterne i Anerkjendelsen af de tilsigtede Arbejders Hensigtsmæssighed. De nuværende utilfredsstillende Forhold har ogsaa ladet sig føle, da mod Slutningen af Aaret det tilgrændsende Flandern har lidt af Oversvømmelse, og de fra Gent afgaaende eller dertil kommende Fartøier under flere Uger have været hindret fra at passere Kanalens Sluser og ikke før hen i Januar have kunnet fortsætte sine Reiser.

Efterat den franske Styrelse, i Henhold til Art 40 af den under 1ste Mai 1861 med Belgien afsluttede Handelstraktat, under 28de sidstlede Marts havde opsagt denne Traktat, ere nye Underhandlinger optagne som endnu forsættes. Imidlertid synes man her ikke uden Bekymring for den kommende Indflydelse, de nye franske Toldsatser kunde udøve blandt andet paa Trævare-Transitførselen over den belgiske Grændse til Frankriges Nord-provindser, saafremt ikke Underhandlingerne lede til nogen Modification i denne Henseende.

I den stedse stigende Udførsel af Kul fra Belgien har de forenede Rigers Fartøier nu begyndt at tage Del, og en Udvidelse af denne Bedrift var saameget mere ønskelig, som de fleste af

vore til belgiske Havne ankommende Fartøier afgaa i Ballast og ofte paa Turen herfra hjem eller til Østersøen først gaa til England for at hente Stenkul, hvilket medfører betydelig Tidsspilde.

Blandt de svenske og norske Fartøier, som i forrige Aar fik Fragt fra Antwerpen, befandt sig flere Dampskibe. Det vil under Udvidelsen af denne Bedrift fornemmelig gjælde at kunne konkurrere med det engelske Flæg og at vedtage de samme Forholdsregler og Konditioner som de engelske Rederier. Man har ogsaa ment, at Dampskibe, som fra Sverige afgik med nordiske Produkter til levantiske Havne, maaske i Antwerpen kunde komplettere sin Ladning, og at en regelmæssig Dampskibsroute derved kunde organiseres, ligesom at et Dampskib mellem Bergen og Thronhjem og Antwerpen via Hul eller Newcastle maaske paa lignende Maade kunde finde Anvendelse.

Fragterne vare i forrige Aar gunstigere og navnlig gjælder dette om Trælastfragterne. De af norske Fartøier optjente Fragtsommer angives til frcs. 4,840,520 og de af svenske til frcs. 1,735,271.

London.

London og de Havne inden Distriktet, hvor Viceconsuler ere ansatte, besøgte i 1872 af følgende Antal norske Fartøier:

Ankomne norske Fartøier:

Fra Norge	med Last	2,641	Fartøier paa	260,685 $\frac{1}{2}$	C.-L.
- Sverige	-	965	-	151,305 $\frac{1}{2}$	-
- andre Lande	-	1,513	-	267,371	-
- Havne i Distriktet	-	28	-	4,040	-
- Norge	i Ballast	100	-	14,852	-
- andre Lande	-	220	-	29,405	-
- Havne i Distriktet	-	1,046	-	118,812 $\frac{1}{2}$	-

Summa 6,513 Fartøier med 846,471 $\frac{1}{2}$ C.-L.

Afgaaede norske Fartøier:

Til Norge	med Last	1,053	Fartøier paa	80,138	C.-L.
- Sverige	-	278	-	29,886 $\frac{1}{2}$	-
- andre Lande	-	1,841	-	245,371 $\frac{1}{2}$	-
- Havne i Distriktet	-	38	-	5,261 $\frac{1}{2}$	-
- Norge	i Ballast	1,274	-	162,163 $\frac{1}{2}$	-
- Sverige	-	430	-	84,776	-
- andre Lande	-	571	-	122,395	-
- Havne i Distriktet	-	990	-	113,009	-

Summa 6,475 Fartøier med 843,001 C.-L.

Den norske Skibsfart paa Storbritanien tiltog i 1872 i Sammenligning mindre end det har været Tilfældet i en lang Række af Aar. En Grund til denne mindre Forøgelse kunde muligens søges deri, at mange til Storbritanien — især fra Østersøhavnene — bestemte Fartøier under de i forrige Aar herskende usædvanligt voldsomme Høststorme dels forulykkedes, dels bleve tvungne til at søge Nødhavn, saa at de ei naaede Bestemmelsesstedet før Aarets Udgang. Men man maa ogsaa erindre, at den norske Skibsfart i 1870 forøgedes rent exceptionelt med ca. 100,000 C.-L. eller næsten 20 pCt., samt at jo større Forhold en saadan Rørelse antager, desto mindre kan man gjøre Regning paa en forholdsmæssig Tilvæxt for Fremtiden.

Consulatberetninger for 1872. London.

Ifølge Consulatfortegnelserne ankom i de sidste 4 Aar følgende Antal lastede norske Fartøier:

1869	4,223	Fartøier paa	523,345	C.-L.
1870	4,943	—	—	623,000 —
1871	5,032	—	—	656,657 —
1872	5,119	—	—	679,362 —

og ifølge de af Board of Trade offentliggjorte Tabeller:

1869	1,079,930	Tons.
1870	1,281,545	—
1871	1,361,741	—
1872	1,424,841	—

hvilket viser en Forøgelse i 1872 af 22,715 C.-L. ifølge Consulatfortegnelserne og af 63,100 Tons ifølge Board of Trade's Opgaver.

Hele denne Forøgelse vedkommer de fra andre Lande ankomne Fartøier, thi Importen fra Norge saavel som fra Sverige med norske Fartøier viser en Formindskelse i 1872.

Saaledes ankom fra Norge:

1870	2,538	Fartøier paa	242,629	C.-L.
1871	2,655	—	—	264,217 —
1872	2,641	—	—	260,685½ —

og fra Sverige:

1870	1,158	Fartøier paa	182,025	C.-L.
1871	1,072	—	—	170,636 —
1872	965	—	—	151,305½ —

samt fra andre Lande:

1870	1,247	Fartøier paa	198,346	C.-L.
1871	1,305	—	—	221,794 —
1872	1,513	—	—	267,371 —

De fleste Fartøier under sidste Rubrik ankom fra britisk Nordamerika, de forenede Stater samt Finland og Rusland.

Efter de før nævnte Opgaver fra Board of Trade ankom de lastede norske Fartøier i 1872 fra efternævnte Lande:

	Norge	588,686	Tons
	Sverige	271,909	—
	Britisk Nordamerika	177,398	—
	De forenede Stater	149,761	—
	Rusland	124,945	—
Vestindien, Mexiko og Centralamerika		22,977	—
Tydskland		21,175	—
Spanien		13,412	—
Frankrig		11,742	—
Ostindien		6,631	—
Brasilien		6,095	—
Tyrkiet		3,686	—
Danmark		2,759	—
Egypten		2,395	—
Italien		1,403	—
Holland		1,031	—
Belgien		910	—
Portugal		905	—
China		602	—
Østerrige		543	—
Chili		500	—
Peru		381	—
Australien		223	—

Grækenland	162	Tons
Ei opregnede Lande	14,610	—
Summa	1,424,841	Tons.

Sammenlignet med Opgaverne for 1871 vise disse Tal en høist betydelig Forøgelse i de fra britisk Nordamerika og de forenede Stater ankomne Fartøier, nemlig ca. 50 og 100 pCt. De, der komme fra britisk Nordamerika indeholde væsentlig Trævarer, og de fra de forenede Stater mest Korn fra New-York, men ogsaa mange Ladninger Petroleum fra Philadelphia og Pitchpine fra Pensacola.

Paa den anden Side udviser Importen fra Rusland en stor Formindskelse saavel fra Havnene ved Østersøen og det hvide Hav som fra det sorte og azowske Hav.

I de i 1872 fra Storbritanien afgaaede lastede norske Fartøier er der ifølge Consulatfortegnelserne en Formindskelse af 4,135 Commercelæster, hvorimod Board of Trade's Tabeller viser en Forøgelse af 5,186 Tons.

Afgaaede lastede norske Fartøier.

1869	2,619	Fartøier paa	273,633	C.-L.
1870	3,129	—	—	328,469 —
1871	3,239	—	—	359,531 —
1872	3,172	—	—	355,396 —

og ifølge Board of Trade's Tabeller:

1869	577,975	Tons
1870	694,030	—
1871	765,777	—
1872	770,963	—

NB. Opgaverne for det sidste Aar i Rækken ere delvis blot approximative og undergaar fremdeles Rettelse, hvilket viser sig ved Sammenligning med de ved Slutningen af 1871 offentliggjorte Tabeller, hvori de under Aaret afgaaede norske Fartøier ere blevne opførte med 778,316 Tons, hvilken Opgave nu er bleven rettet til 765,777 Tons.

Antallet af de til Norge med Last afgaaede norske Fartøier forøgedes med ikke fuldt 2000 C.-L. og udgjorde:

1870	1,127	Fartøier paa	79,615	C.-L.
1871	1,047	—	—	78,345 —
1872	1,053	—	—	80,138 —

hvorimod saavel de til Sverige som til andre Lande afgaaede af-tog i Antal.

Til Sverige afgaaede norske Fartøier:

1870	253	Fartøier paa	27,358	C.-L.
1871	282	—	—	31,514 —
1872	278	—	—	29,886 —

og til andre Lande afgaaede norske Fartøier:

1870	1,749	Fartøier paa	221,496	C.-L.
1871	1,910	—	—	249,672 —
1872	1,841	—	—	245,371 —

Blandt de herunder indbefattede Lande var de forenede Stater og Rusland de, til hvilke det største Antal norske Fartøier afgik med Last. Farten paa de forenede Stater udviser en Forøgelse, paa Rusland en Aftagen, som Tilfældet er med de ankomne Fartøier. Hovedexporten til disse Lande bestod af Jernbaneskiner og Stenkul.

Efter Board of Trade's Tabeller afgik af norske Fartøier med Last:

Consulatberetninger for 1872. London.

Til Norge	185,381	Tons
- de forenede Stater . .	151,633	—
- Rusland	81,774	—
- Danmark	76,161	—
- Sverige	60,231	—
- Tydskland	38,996	—
- Westindien, Mexico, Centralamerika	32,817	—
- britisk Nordamerika . .	29,635	—
- Italien	19,699	—
- Brasilien	14,077	—
- Tyrkiet	11,644	—
- Spanien	11,029	—
- Ostindien	8,909	—
- Portugal	8,091	—
- Egypten	5,514	—
- Frankrig	5,380	—
- Peru	2,895	—
- Chili	2,048	—
- Østerrig	2,023	—
- Belgien	592	—
- Grækenland	583	—
- Australien	527	—
- Holland	62	—
Ei nævnte Lande	21,262	—
	770,963	Tons.

Blandt de norske Fartøier, der i 1872 besøgte Distriktet var 113 Dampskibe — hver Reise regnet som eet Fartøi. — Det største Antal eller 54 ankom til Newcastle, 14 til London, 7 til Hul, 6 til Leith og 5 til Cork.

Det kunde ogsaa fortjene at bemærkes, at i 1872 ikke mindre end 319 norske og svenske Fartøier anløb Falmouth for at erholde Destinationsordre og 271 i samme Hensigt Queens-town.

43 norske Fartøier strandede eller forulykkedes inden Distriktet, deraf ikke mindre end 31 i Oktober og November Maaneder, og 10 norske Fartøier solgtes. Derimod indkjøbtes for norsk Regning 52 Fartøier.

Til London ankom i Aaret 1872 923 norske Fartøier paa 195,031 C.-L. med Last. Af disse ankom

fra Norge	352	Fartøier paa	63,931½	C.-L.
- Sverige	265	—	61,054½	—
- andre Lande	306	—	70,045	—

og fra Norge i Ballast 1 Fartøi paa 236 C.-L., fra en anden Havn i Distriktet i Ballast 1 Fartøi paa 708½ C.-L.,

Derimod afgik fra London med Last kun 60 Fartøier paa 11,076½ C.-L., deraf

til Norge	14	Fartøier paa	2,257	C.-L.
- andre Lande	46	—	8,819½	—
og til Havne i Distriktet	3	—	1,396	—

Alle de øvrige i Ballast.

Hvad særskilt angaar den norske Skibsfart, var Forholdet mellem de større Havne følgende:

Newcastle . . .	719	Fartøier paa	87,911	C.-L.
Liverpool . . .	307	—	60,296	—
Cardiff	250	—	48,712	—

Hull	300	Fartøier paa	39,626	C.-L.
Grangemouth	347	—	27,814	—
Hartlepool	279	—	25,536	—
Grimsby	197	—	21,507	—
Leith	229	—	20,309	—
Bristol	94	—	19,794	—
Sunderland	235	—	19,168	—
Newport	104	—	18,646	—
Gloucester	99	—	17,437	—
Charlestown	264	—	16,245	—
Dublin	74	—	14,584	—
Middlesbro	133	—	11,484	—
Alloa	137	—	10,169	—

I 1872 besøgte Distriktet af følgende Antal svenske Fartøier, sammenlignet med de to nærmest foregaaende Aar:

1870	2,217	svenske Fartøier paa	131,342	Nylæster
1871	2,176	—	141,279	—
1872	2,243	—	152,651	—

Den samlede Drægtighed af alle til Storbritanien og Irland i ethvert af de sidste 3 Aar ankomne og afgaaede lastede Fartøier udgjorde:

Ankomne:

	1870.	1871.	1872.
Britiske	10,308,952 Tons,	11,250,120 Tons,	12,141,269 Tons,
Fremmede	4,601,790 —	5,205,222 —	5,761,514 —
Summa	14,910,742 Tons,	16,455,342 Tons,	17,902,783 Tons,

Afgaaede:

Britiske	11,934,087 Tons,	13,396,583 Tons,	13,571,794 Tons,
Fremmede	4,779,851 —	5,650,872 —	5,673,391 —
Summa	16,713,938 Tons,	19,047,455 Tons,	19,245,185 Tons.

Sammenlignet med 1871 vise Opgaverne for 1872 en betydelig Forøgelse i Importen af ikke mindre end 1,447,441 Tons, medens Exporten blot forøgedes med 197,730 Tons. Da denne Export, saavidt angaar britiske Frembringelser og Tilvirkninger, samtidigt ansloges til en Værdi af:

	1870.	1871.	1872.
£	199,586,822,	£ 223,066,162,	£ 255,961,609,

fremgaar heraf, at Værdien er bleven forøget med omtrent 15 pCt., medens den udførte Kvantitet blot har tiltaget med omtrent 1 pCt., et tydeligt Bevis paa de forhøiede Priser. Den hele Skibsfart tiltog med 1,645,171 Tons eller 4 $\frac{63}{100}$ pCt. De britiske Fartøier tiltog med 1,066,360 Tons eller 4 $\frac{32}{100}$ pCt., og de fremmede med 578,811 Tons eller 5 $\frac{33}{100}$ pCt. Af de sidste tiltog de svenske Fartøier med 94,695 Tons eller næsten 15 pCt., og de norske med 68,286 Tons eller omkring 3 pCt. De forenede Rigers Fartøier udgjorde næsten 8 pCt. af hele Skibsfarten og omtrent 25 pCt. af de fremmede Fartøier, blandt hvilke de fremdeles indtage den første Plads, hvorvel de tydske Fartøier maaske snart ville gjøre dem denne Ære stridig. I Almindelighed forøgedes alle fremmede Landes Skibsfart paa Storbritanien i 1872 (deriblandt Danmarks med ikke mindre end 177,189 Tons eller fra 568,242 Tons til 745,431 Tons) dog med Undtagelse af de forenede nordamerikanske Staters, der igjen sank ned næsten til Halvdelen af, haad den var Aaret iforveien eller fra 1,425,873 Tons til 846,559 Tons.

Consulatberetninger for 1872. London.

Ved Udgangen af Aar 1872 bestod Storbritaniens Handelsflaade af 21,421 Seilfartøier paa 4,145,888 Tons og 3,662 Dampskibe paa 1,536,075 Tons.

Liverpool havde de fleste Fartøier eller 1,411,232 Tons

Derefter London	1,096,937	—
Glasgow	444,581	—
Sunderland	214,629	—
North Shields	173,647	—
Hull	173,194	—

Newcastle 159,711 Tons

Greenock 127,932 —

I Aarets Løb aftog Seilfartøiernes Antal med 395 paa 167,762 Tons, og Dampskibene tiltog med 288 paa 215,341 Tons. Da det i Almindelighed antages, at et Dampskib i samme Tid gjør ligesaa mange Reiser som tre Seilfarløier, er denne Forøgelse ganske anselig og tyder paa Seilfartøiernes vedblivende Fortrængelse af Dampskibene. Lignende Vidnesbyrd bærer Op-gaverne over Skibsbyggeriet i Aaret. Saaledes byggedes:

Seilfartøier.		Dampfartøier.		Summa.	
1869	508 paa 224,963 Tons,	209 paa 122,102 Tons,	717 paa 347,665 Tons		
1870	348 - 104,119 —	376 - 259,411 —	724 - 363,530 —		
1871	485 - 60,260 —	537 - 330,798 —	1,022 - 391,058 —		
1872	427 - 58,757 —	635 - 415,961 —	1,062 - 474,718 —		

og den 31te December 1872 var under Bygning 278 Seilfartøier paa 45,540 Tons, 417 Dampfartøier paa 410,462 Tons, mod paa samme Tid 1871 272 Seilfartøier paa 46,762 Tons, 438 Dampfartøier paa 386,896 Tons.

Det største Skibsbyggeri foregik i Glasgow, og dernæst i Sunderland, Newcastle, London og Hull.

Fragtfarten skal i Almindelighed have været ganske lønnende i 1872, til hvilket Resultat flere Aarsager have bidraget. Ved den nu i flere Aar foregaaende Aftagen i Bygningen af Seilfartøier, har disses Antal betydelig mindsket, især saadanne som passe til at føre Trævarer, hvoraf Tilførselen stadig har tiltaget. De forhøiede Priser paa Stenkul og Forhøielsen af Afgiften for Gjennemfarten gennem Suezkanalen have ogsaa formindsket Dampfartøiernes Overlegenhed over Seilfartøierne og gjort Konkurrencen for de sidste mindre vanskelig.

Som før nævnt ankom de fleste norske Fartøier fra Norge, Sverige, britisk Nordamerika, de forenede Stater og Rusland, hovedsagelig lastede med Trævarer. Fragterne fra disse Lande var for Battens og Bord fra Christiania 17 sh. pr. Chra. Stand., fra Fredriksstad 17 sh., 19 sh. 6 d., 21 sh. 6 d. pr. Chra. Stand., fra Drammen 20 sh., 24 sh., 25 sh., 26 sh., 27 sh. pr. Dr. Std., fra Porsgrund 17 sh. 6 d. à 18 sh. 6 d. pr. Chra. Stand., for Ved 36 sh., 37 sh. 6 d., 40 sh., 42 sh. 6 d. pr. Favn fra Christiania, 32 sh., 33 sh., 35 sh., 42 sh., 45 sh., 46 sh., 47 sh. fra Sannesund og Fredrikstad, 40 sh., 50 sh., 52 sh. 6 d. fra Drammen, 33 sh., 33 sh. 6 d., 48 sh. pr. Favn fra Porsgrund, 40 sh. pr. Favn fra Kragerø. Is 9 sh. 6 d., 10 sh. 6 d., 14 sh., 17 sh. pr. Ton. fra Christiania, 10 sh. fra Kragerø, alt til London. Fra Gefle og nærliggende Havne 42 sh. 6 d., 45 sh., 46 sh. 3 d., 52 sh. 6 d., 60 sh., fra Havne længere oppe i den botniske Bugt 45 sh., 47 sh. 6 d., 50 sh., 55 sh., 57 sh. 6 d. og 60 sh., fra Gøteborg 27 sh. 6 d., 28 sh., 33 sh., fra St. Petersburg 40 sh., 42 sh. 6 d. og 45 sh., fra Archangel og Omega 65 sh. à 75 sh., alt pr. Ptsb. Stand. Trælaster til London. Fra Danzig pr. Load Bjelker 12 sh. 6 d., 13 sh., 14 sh., 14 sh. 6 d., 15 sh., 17 sh., 18 sh. Fra Quebec 29 sh., 30 sh., 32 sh., 35 sh. pr. Load Bjelker og 75 sh., 77 sh. 6 d., 80 sh., 85 sh. pr. Ptsb. Stand. Planker. Fra Savana og Pensacola 38 sh. 6 d., 39 sh., 40 sh. à 42 sh. pr. load Pitch Pine. Fra Belize 55 sh. pr. Ton Mahogni, Minatitlan 65 sh. à 75 sh. pr. Ton, New-York

6 sh. à 7 sh. pr. quarter Mais, Philadelphia 5 sh. 6 d. à 6 sh. pr. Fod Petroleum, Bahia 52 sh. 6 d., Barbadoes 60 sh., Trinidad 42 sh. 6 d., Jamaica 46 sh., Cardenas 50 sh. pr. Ton. Sukker. Taganrog 7 sh. pr. quarter Hvede, 53 sh. 6 d. pr. Ton., Odessa 36 sh. 6 d. pr. Ton. Rug, Alexandria 21 sh. pr. Ton. Bomuldsfrø. For Risengryn fra Rangoon, Akyab etc. steg Fragterne fra 67 sh. 6 d. til 77 sh. 6 d. à 80 sh. for Seilfartøier og fra 90 sh. til 100 sh. pr. Ton. for Dampfartøier. Fra Bombay 50 sh. til 55 sh. pr. Ton. Seilfartøier, Calcutta 67 sh. 6 d. til 77 sh. 6 d. Seilfartøier, Java 67 sh. 6 d., 72 sh. 6 d., Mauritius 50 sh. à 55 sh. til Europa, 35 sh. à 37 sh. 6 d. til Australien. For Hvede fra Californien 100 sh. à 102 sh. 6 og Australien 75 sh. pr. Ton.

Fragterne fra Storbritanien bestod hovedsagelig af Stenkul og Rails (Jernbaneskinner).

Til Christiania fragtedes Fartøier for 7 £ til 10 £ 10 sh. pr. Keel Stenkul fra Newcastle, til Bergen 8 £ til 9 £ 10 sh., Christiansand 5 £ 10 sh. til 7 £ 10 sh., Thronhjelm 8 £ 10 sh. til 10 £ 10 sh., Stockholm 8 £ 10 sh. til 13 £, Gøteborg 6 £ til 9 £ 15 sh., til de forenede Stater 12 £ à 15 £ i Januar, 17 £ i December pr. Keel Stenkul og 15 sh. 6 d. til 21 sh. pr. Ton. Rails, Rio Janeiro og Monte Video 24 sh. à 30 sh. pr. Ton., Bombay 23 sh. til 35 sh. pr. Ton., Middelhavet 10 sh. til 17 sh. 6 d. pr. Ton., Constantinopel 16 sh. à 19 sh. pr. Ton., Odessa 15 sh. à 17 sh. pr. Ton., Valparaiso 27 sh. à 40 sh., Callao 25 sh. à 35 sh., Aden 27 sh. 6 d. à 32 sh., Vestindien 13 sh. à 19 sh.

I sin Indberetning om de forenede Rigers Handel og Søfart i Tynefloden henleder Viceconsulen i Newcastle Opmærksomheden paa den overordentlige Langsomhed, hvormed Losning og Lastning foregaar i de derværende Døkker, og hvilken Omstændighed hovedsagelig forklarer, at et forholdsvis mindre Antal svenske og norske Fartøier har besøgt Tynen i Løbet af 1872. Som bekjendt ere de fleste af de dertil ankomne Fartøier smaa og kunne følgelig saameget mindre bære de ved et langvarigt Ophold foraarsagede betydelige Omkostninger, hvorfor man og jevnlig hører Klage over, at saagodtsom den hele Fragt opsluges af de drøie Omkostninger paa Pladsen, ligesom heller ikke faa Fartøier ifjor have maattet forlade Tynen uden at opbeeie nogen Last. For nogenlunde at bedømme Opholdets Varighed vil det være

Consulatberetninger for 1872. London.

nødvendigt at gaa noget nærmere ind paa Enkelthederne, dog forstaar det sig, at de her nedenfor angivne Tidsberegninger alene ere gennemsnitlige; der gives Fartøier, der have et meget længere Ophold, ligesom paa den anden Side nogle have været heldige nok til at gjøre sig færdige i kortere Tid.

Ved Ankomsten til North Shields pleier der sædvanligvis at medgaa fra 10 til 14 Dage, stundom længere, blot for at komme ind i Dokken, og først fra Udløbet af denne Tid begynde Fartøiets Liggedage at løbe. Disse sidste medtage efter Fartøiets Størrelse omtrent den samme Tid, saa at Fartøiet i Almindelighed har henligget en Maaned for alene at blive udlosset. Endnu meget langsommere foregaar Indlastningen, idet Fartøiet, for at faa Plads ved den saakaldte Spout, eller den Indretning, ved hvilken Kullasten indtages, behøver en Tid, som ligger udenfor enhver nøiagtig Beregning, idet det hører til Dagens Orden, at et Fartøi, der allerede har begyndt sin Indlastning ved Spouten, maa trække bort derfra for at give Plads for andre som privilegerede anseede Fartøier. Det Sædvanlige er imidlertid, at Seilfartøierne behøve fra fire til sex Uger, Liggedagene iberegnet, for at lastes, saa at det hele Ophold her i Havnen, som Regel for nogenlunde store Fartøier kan sættes fra 7 til 9 Uger, stundom endnu meget langt derover.

Blandt de med Hensyn til Expedition privilegerede Fartøier kunne først mærkes alle Dampfartøier, der strax komme i Dok, og straks komme til ved Spouten, om end, som allerede anført, noget Seilfartøi skulde dersteds have begyndt Indlastningen. Grunden hertil er den, at Dampskibenes Expeditører have for det hele Aar og mod særskilt Godtgjørelse truffet Arrangement med samtlige Dok- og Havnebetjente samt Grubeieere om øieblikkelig Expedition for deres Fartøier, og for saadan Aftale maa alle Hensyn til de øvrige staa tilbage.

Men der gives endnu en anden Klasse af Fartøier som nyder Forrangen, nemlig de, som ved særskilt Pengeopoffrelse formelig tilkjøbe sig Retten af Dokkebetjentene til at gaa foran alle andre Fartøier. Ifølge gjældende Reglement for herværende Dokker skulle Fartøierne naturligvis xpederes efter Tur, men vedkommende underordnede Betjente have i længere Tid fundet deres Regning ved i al Stilhed at gjøre dette til en formelig Salgs-gjenstand, som man her kan kjøbe som en anden Vare, og mange af vore Skippere foretrække at gjøre dette fremfor at bære de med et langvarigt Ophold forbundne Omkostninger.

Saaledes har det gaaet til i Løbet af de senere Aar, men for Nærværende have de Hindringer, hvormed vor Søfart har været belemret i Tynen, naaet en saadan Høide, at det er med Vished at forudse, at dersom dette Uvæsen fremdeles faar vedvare, vil vor Handel paa det nordøstlige England tage en forandret Retning og Newcastle tabe saagodtsom sin hele Betydning for vore Markeder. De fleste Skippere, som have besøgt Tynen i dette Foraar, have ogsaa udtalt, at de ikke mere komme tilbage til Stedet, saavidt der er nogen Mulighed for at undgaa det.

Endnu en Sag, anfører Viceconsulen videre, hindrer i væsentlig Grad vor Handel og Søfart paa Stedet. Den Aand, som gennemtrænger en stor Del af de Forretningsfolk paa Stedet, der have med Sverige og Norge at gjøre, er virkelig høist beklagelig, idet vore Landsmænd meget ofte blive Ofre for en høist

egennyttig og ureel Fremgangsmaade. Det er i Særdeleshed Overliggedagspengene, som de Handlende tiltrods for Certepartiets tydelig udtalte Ord, ligefrem nægte at betale eller høist kun ere villige til at betale med $\frac{1}{3}$, uden herfor at angive anden Grund end den, at Alle paa Pladsen gjøre saa. De finde en væsentlig Støtte herfor i de store Vanskeligheder, som ere forbundne med Sagsanlæg, idet der dels ikke findes nogen særskilt Søret, der i kort Tid kan afgjøre deslige Sager, dels gjøre Sagførerne i Almindelighed fælles Sag med de Handlende, hvilket svarer bedre Regning end blot at opbære et Salair, og det er ingen let Sag at finde en uafhængig Sagfører, hvorved Consulens Stilling som Raadgiver for sine Landsmænd i deslige Sager i høi Grad vanskeliggjøres. Det er saaledes ikke at undres over, at vore Skibsredere ville blive mere og mere utilbøielige til at lade sine Fartøier besøge Newcastle, hvor tilsyneladende fordelagtige Fragterne end stundom kunne stille sig, idet Førerne ikke alene tvinges til et uforholdsmæssigt langt og kostbart Ophold, men de kunne ikke engang uden stort Tidsspilde erholde den dem kontraktmæssig stipulerede Erstatning derfor. Den dyrekjøbte Erfaring de have høstet, vil sikkerligen være afgjørende for den nærmeste Fremtid.

Ifølge de af Board of Trade i Begyndelsen af Januar 1873 offentliggjorte Opgaver udgjorde Drægtigheden af de til Storbritanien og Irland fra Norge med Last i 1872 ankomne Fartøier, sammenlignet med de næst foregaaende tvende Aar:

1870 739,476 Tons

1871 754,083 —

1872 792,494 —

og de med Last til Norge afgaaede:

1870 324,033 Tons

1871 297,933 —

1872 305,201 —

Værdien af Totalimporten fra Norge angives til:

1870 2,191,458 £

1871 2,128,150 -

1872 2,364,078 -

samt af Totalexporten til Norge af britiske Produkter alene:

1870 981,998 £

1871 1,058,113 -

1872 1,447,098 -

Saaavel Import som Export vise saaledes en ikke ubetydelig Forøgelse i det forløbne Aar, især har Værdien af Exporten betydelig tiltaget, en Følge af de forhøiede Priser paa de fleste Produkter, især Stenkul og Jern.

Importen fra Norge foregik med nævnte Landes Fartøier:

Norske	588,686 Tons
Engelske	156,627 —
Danske	30,303 —
Svenske	5,750 —
Tydske	5,222 —
Russiske	2,315 —
Hollandske	1,905 —
Franske	1,686 —

792,494 Tons

Consulatberetninger for 1872. London.

og Exporten med

Norske	185,381 Tons
Engelske	91,768 —
Tydske	7,678 —
Svenske	6,331 —
Danske	5,472 —
Franske	3,343 —
Hollandske	2,212 —
Lateris	302,185 Tons

Transport	302,185 Tons
Spanske	1,561 —
De forenede Staters	850 —
Ruslands	605 —
	305,201 Tons.

Efter denne almindelige Oversigt over Norges Skibsfart og Handel skal jeg herved tillade mig at give nærmere Redegjørelse for Rørelsen i nogle af de fornemste Artikler:

Trævarer. Ifølge de af Board of Trade udgivne Tabeller indførtes til Storbritanien følgende Kvantiteter Trævarer i de sidste 3 Aar.

Fra	Huggen Last i Loads.			Skaaren Last i Loads.		
	1870	1871	1872	1870	1871	1872
Norge og Sverige	427,343	462,225	509,898	1,522,325	1,491,988	1,523,195
Rusland	184,332	191,280	258,879	539,676	515,976	634,677
Tydskland	166,923	334,290	275,125	-	-	-
britisk Nordamerika	469,780	451,312	443,484	787,390	703,800	788,288
Andre Lande	181,796	209,528	295,247	76,440	137,117	141,189
Summa	1,430,179	1,648,635	1,782,633	2,926,131	2,848,501	3,087,349

hvis Værdi er bleven beregnet til:

Fra	Huggen Last.			Skaaren Last.		
	1870	1871	1872	1870	1871	1872
	£	£	£	£	£	£
Norge og Sverige	952,773	810,216	910,448	3,558,848	3,012,345	3,349,616
Rusland	439,394	399,955	559,112	1,559,774	1,239,170	1,530,745
Tydskland	508,788	841,557	854,887	-	-	-
britisk Nordamerika	1,992,875	1,807,959	1,798,441	2,199,315	1,830,446	2,206,405
Andre Lande	747,289	822,478	1,047,140	266,902	430,265	486,897
Summa	4,641,119	4,682,165	5,170,028	7,584,839	6,512,226	7,573,663

eller tilsammen for Norge og Sverige:

	Loads.			Værdi i £.		
	1870	1871	1872	1870	1871	1872
Huggen Last	427,343	462,225	509,898	952,772	810,216	910,448
Skaaren Do.	1,522,325	1,491,988	1,523,195	3,558,848	3,012,345	3,349,616
Summa	1,949,668	1,954,213	2,033,093	4,511,621	3,822,561	4,260,064

Consulatberetninger for 1872. London.

Importen af Trævarer var den største, som nogensinde har fundet Sted, og oversteg med 372,780 Loads eller omtrent 8 pCt. det foregaaende Aars. Hvad Sverige og Norge angaar, da forøgedes Importen derfra med 78,880 Loads eller kun omtrent 4 pCt. Den anslaaede Værdi steg imidlertid med 437,503 £ imod 1871 eller mere end 11 pCt., men var dog mindre end i 1870, hvilke end Aarsagerne kunne have været til denne betydelige Formindskelse i Aaret 1871, hvilken allerede omhandlede i Consulatets Indberetning for sidstnævnte Aar.

Til London skal der i 1872 være ankommet 1,455 Fartøier paa 640,502 Tons lastede med Trævarer, mod 1,358 paa 605,394 Tons i Aaret 1871. Af disse ankom fra Norge 304 Fartøier paa 114,467 Tons i 1872 mod 266 Fartøier paa 107,588 Tons i 1871, da Importen til London var usædvanlig liden, en Forøgelse for 1872 af 6,879 Tons. Med denne Undtagelse har Tilførselen af Trævarer fra Norge til London aftaget i de sidste Aar, som det vil sees af nedenstaaende Opgaver:

	Ladninger.	Tons.
i 1867	430	144,025.
i 1868	459	159,374.
i 1869	324	116,284.
i 1870	326	127,732.
i 1871	266	107,588.
i 1872	304	114,467.

I Almindelighed har Importen af Trævarer til London ikke tiltaget i samme Forhold som for det hele Land, hvortil Grundene maa søges i den større Lethed for Steder i det Indre af Landet at erholde hvad de behøve af Trævarer fra andre Havne samt i de større Omkostninger ved Oplag i og Transport fra London.

Importen fra Norge til London bestod af:

	1870.	1871.	1872.
Battens Stkr.	980,000.	530,000.	717,000.
Gulvplanker —	3,815,000.	3,809,000.	3,892,000.
Planker —	202,000.	197,000.	173,000.
Bjelker —	12,000.	8,000.	17,000.
Spirer —	84,000.	49,000.	77,000.
Ved Favne	24,000.	23,000.	21,000.

Høvlede Gulvplanker, som er den vigtigste Artikel af Trævare-Exporten fra Norge, have havt god Afsætning i Aarets Løb. De stadig forhøiede Priser have dog i nogen Grad hindret Afsætningen. Mod Slutningen af Aaret blev Efterspørgselen livligere, og Importørerne havde paa det Nærmeste udsolgt sine Lagere. Priserne noteredes for:

Prima Furu 1 Tomme tykke	11 sh. à 12 sh. 6 d.
do. Gran —	9 sh. 6 d à 11 sh. 6 d
Sekunda Kvalitet —	7 sh. 6 d à 10 sh. 6 d

pr. 100 Kvadrat-Fod.

Indførselen af Planker fra Norge var ligesom det foregaaende Aar yderst ringe. Christiania Planker af bedste Sort betaltes med 10 £ à 13 £ sh. pr. Ptb. Standard. Anden Sort 8 £ 10 sh. à 9 £ 10 sh.

Tilførselen af Battens var større og Afsætningen var god til højere Priser end Aaret iforveien. Prisen kan antages at have været 7 £ 5 sh. à 9 £ i 1872 mod 6 £ à 7 £ 10 sh. i 1871.

Det samme Forhold fandt Sted med Bjelker og Spirer, hvoraf Forbruget var større end i 1872.

Splitved har steget betydeligt i Værdi og ved Aarets Slutning noteredes Priserne for Planke- og Bordved til 85 sh. à 110 sh. pr. Favn og for Baghunved og Kubbeved 70 sh. à 80 sh. pr. Favn.

Denne Vare, som før blot anvendtes til Brændeved, benyttes nu ogsaa til andre Øiemed.

Til Hull indførtes fra Norge følgende Kvantiteter Trævarer:

	1870.	1871.	1872.
Planker, Battens og Bord Loads	44,545.	46,182.	38,304.
Bjelker —	9,440.	18,224.	9,895.
Minetømmer —	2,075.	674.	6,013.
Splitved —	-	396.	3,017.

hvilket viser en temmelig stor Aftagen i Tilførselen af Planker, Battens, Bord og Bjelker, men en Forøgelse i Minetømmer og Splitved.

Viceconsulen i Leith opgiver, at Indførselen af Trælaster i 1872 fra Norge did og til Granton opgik til:

Planker Stkr.	15,441,
Battens —	430,462,
Bjelker —	11,091,
Stav —	209,214 og 832 Loads,
Minetømmer —	12,802,
Splitved Favne	61,
Lathwood —	77,

samt at Priserne paa Trælaster i Aarets Løb steg med 40 til 50 pCt.

Til Newcastle ankom i 1872 fra Norge:

Planker, Battens og Ender	21,543 Loads,
Huggen Last	26,498 —

og Tilførselen af Trælaster fra Norge og Sverige synes aarlig at antage større Dimensioner.

Viceconsulen i Bristol indberetter, at Indførselen fra Norge og Sverige i 1872 har været den største, som nogensinde har fundet Sted, begyndende med høie Priser, som holdt sig hele Aaret. Viceconsulen frygter dog for, at de høie Priser ville lede til en Aftagen i Forbruget.

Indførselen af Slagtekreaturer fra Norge, hvilken først kan siges at have begyndt i 1871, forøgedes atter temmelig meget i 1872. Saaledes udførtes fra Norge:

	Hornkvæg.	Faar.	Svin.
i 1869 Stkr.	61.	-	3.
i 1870 —	2.	5.	2.
i 1871 —	1,020.	2,129.	41.
i 1872 —	1,454.	5,061.	21.

Af disse ankom i 1872:

Til Granton Stkr.	309.	1.	-
- Harwich —	90.	74.	-
- Hull —	599.	4,383.	14.
- London —	273.	327.	7.
- Newcastle —	-	274.	-
- North Shields —	183.	2.	-
Summa Stkr.	1,454.	5,061.	21.

Tilsammen 6,536 Kreaturer.

Consulatberetninger for 1872. London.

5 Stkr. Hornkvæg og 31 Faar vare ved Ankomsten beska- digede eller døde og bleve nedslagede eller tilintetgjorte. Der- hos blev et Parti af 40 Faar, som led af Skab, hjemsendt til Norge.

Tilførselen af Kreaturer fra Udlandet aftog betydeligt i 1872, maaske paa Grund af de Forholdsregler, som maatte iagttages for at hindre Kvægpestens Indførelse eller Spredning. Samtidigt vare Landmændene ikke tilbøielige til at sælge Kreaturer som Følge af Overflod paa Hø og Rodfrugter. Priserne paa Kreatur- rer holdt sig derfor meget høie hele Aaret, og Forbruget af Kjød maa have aftaget i høi Grad, da man finder af statistiske Opgaver, at Kreaturenes Antal inden Landet har tiltaget betyde- ligt, medens samtidigt Tilførselen fra fremmede Lande viser en Aftagen.

Torvpriserne paa Kjød vare i 1872:

i London for	Oxekjød	5 sh. à 6 sh. 4 d pr. stone	à 8 ₤
- do. -	Faarekjød	5 - à 7 - „ - - do.	
- Newcastle -	Oxekjød	9 - à 10 - 9 - - do.	14 ₤
- do. -	Faarekjød	8 d à 1 - „ - - ₤	
- Edinburgh -	Oxekjød	9 sh. à 11 - „ - - 14 ₤	
- do. -	Faarekjød	8½ - à 11 d pr. ₤.	

Som bekjendt indtraf i 1872 et Udbrud af Kreaturpest i England. De i denne Anledning anstillede Undersøgelser have lagt for Dagen, at Sygdommen indførtes ved Kreaturer, der an- kom fra Cronstadt til Hull med Dampskibet „Josef Soames“. Ved dette Fartøis Ankomst til Hull med 56 Kreaturer ombord befandtes flere af dem at lide af Kvægpest. De bleve derfor samtlige dræbte ombord og derefter lagte i Pramme, som førtes ud i Søen og nedsænkedes der. Inden dette blev iværksat stod imidlertid Dyrene tre hele Dage den 25de, 26de og 27de Juli ombord paa Fartøiet, som laa ved Kaien i Hull ikke mere end 200 Skridt fra Hulls Kvægmarked, og mellem disse to Steder gik en Mængde Mennesker frem tilbage. Den 3die August ind- traf Tilfælde af Kvægpest blandt Kreaturer, der vare indkjøbte paa Torvet i Hull den 29de Juli, og Sygdommen spredte sig hurtigt over en Part af Yorkshires østre Del. Ialt blev 72 Kreaturer syge deraf. 21 døde og de andre bleve dræbte. Des- uden nedslagedes 171 Kreaturer for at hindre Sygdommens Spredning. Af 289 Kreaturer, der fandtes paa de Gaarde, hvor Sygdommen viste sig, slap 46 fri. Det sidste Tilfælde indtraf 26de Oktober. Ialt opdagedes Tilfælde af Kvægpest i 8 til Eng- land ankommende Dampskibe, deraf 4 fra Cronstadt og 4 fra Hamburg.

Indførselen af Smør nedgik ligeledes betydeligt i 1872 paa Grund af den rige Høavl i Landet. Prisen paa s. k. Waterford Smør faldt ogsaa i Aarets Løb fra 145 sh. pr. Engelsk Centner (à 112 ₤) hvori det stod i Januar og Februar til 117 sh. i December.

En stedse vigtigere Indførselsartikel fra Norge til Storbri- tannien bliver hvert Aar Malm og Kis. Denne Artikel indføres hovedsagelig til Newcastle og Hull. Til den første af disse Byer indførtes i 1872 fra Norge:

27,172 Tons	Pyrites
20,701 —	Svovlkis
1,619 —	Jernmalm
83 —	Kobbermalm

samt til Hull: Malm og Kis.

1870	1871	1872
10,335 Tons	16,592 Tons	19,055 Tons

Viceconsulen i Newcastle bemærker, at den norske Svovlkis staaer under den, som indføres til Newcastle fra Spanien og Por- tugal, da den er mindre kobberholdig. Gjennemsnietsprisen paa norsk Svovlkis i 1872 var 25 sh. pr. Ton., medens spansk Svovlkis betalt med 32 sh. à 35 sh. pr. Ton. og portugisisk med 37 sh. à 39 sh. pr. Ton. Det er hovedsagelig fra Trond- hjem, Bergen og Stavanger, at den norske Vare udføres, og et Aktieselskab i Bergen har havt to Dampskibe „Saga“ og „Odin“ i Fart hele Aaret rundt, hvilke have overført Malm til Newcastle, hvor Afsætning findes for langt mere end Norge for Tiden kan levere.

Der har ogsaa været gjort Forsøg med at indføre Jernmalm fra Norge til Jernværker i Nærheden af Liverpool, men da den norske Malm befandtes i Almindelighed at indeholde „Titanic Acid“ og at være vanskelig at smelte, have disse Forsøg ikke ledet til noget videre Resultat.

Foruden disse Indførselsartikler har der fra Norge været indført en stor Del forskjellige Produkter, som Havre, Byg, Smør, Olie- kager, Jern, Is, salt og fersk Fisk, Tran, Ben, Tjære, Bark, Træmasse m. M.

Indførselen af Korn til Storbritannien og Irland, som i 1871 opgik til en uhørt Kvantitet, forøgedes atter høist betydeligt i 1872, som det vil sees af nedenstaaende Opgave:

	1870	1871	1872
Hvede cwts.	30,901,229	30,407,646	41,990,228
Byg —	7,217,327	8,589,059	15,078,140
Havre —	10,830,630	11,007,106	11,567,058
Ærter —	1,799,354	1,021,950	1,290,076
Bønner —	1,505,798	2,975,651	2,937,514
Mais —	16,756,783	16,832,499	24,563,334
Hvedemel cwts.	4,803,909	3,984,638	4,396,059
Summa	73,815,030	83,818,549	101,822,409

Som Følge af en kold og regnfuld Sommer var Udfaldet af Høsten, især af Hvede og Byg, meget ufordelagtig i 1872, og antages Hvedehøsten at have været mindst 20 og Byghøsten 10 pCt. under det Gjennemsnitlige. Allerede i Juni begyndte derfor Prisen paa Hvede at stige og holdt sig senere, til Trods for en rigelig Indførsel, meget høi. Middelpriisen for hele Aaret var 57 sh. pr. Imperial quarter mod 56 sh. 8 d i 1871 og 46 sh. 11 d i 1870. Havrehøsten var derimod over middels, og Ærter, Rodfrugter og Hø gav et rigeligt Udbytte. Paa Potetes var der derimod næsten Misvæxt.

Ikke destomindre var Tilførselen af Havre og især Mais usædvanlig stor, skjønt Priserne vare lavere end foregaaende Aar.

Det vigtigste Phænomen inden Storbritanniens økonomiske Omraade i 1872 har været en hurtig og almindelig Stigning saavel af Priserne paa de fleste Fornødenheder som Arbeidsløn, og især i Priserne paa Jern og Stenkul.

I 1872 har Prisen paa Stenkul og Coke, anvendt til Jern- tilvirkning og i Fabriker, steget med 150 til 200 pCt.

Saaledes betalt i det nordlige England

	pr. Ton	Kul	Coke
I Januar 1872	9 sh.	16 sh.	

Consulatberetninger for 1872. London. Dunkerque. Calais.

ved Midsommerstid 18 sh. 33 sh.

I December 20 - 40 -

Prisen i det vestlige England var:

	Januar 1872		Januar 1873	
Bedste Kul	13 sh. 4 d	24 sh. 2 d		
2den Kvalitet	11 - 8 -	23 - 4 -		
3die do.	8 - 4 -	20 - 10 -		
Smaa	2 - 6 -	11 - " -		

Da det beregnes, at 5 à 6 Tons Stenkul og Coke medgaa til Tilvirkningen af 1 Ton Jernvarer indsees lettelig, hvilken Indflydelse denne Stigen i Kulprisen vil have paa Jernindustrien. Det sees ogsaa, at Prisen paa Jern er forøget med 50 til 100 pCt. Saaledes udgjorde f. Ex. i 1872 Gjennemsnitsprisen paa skotsk Rujern 101 sh. 10 d pr. Ton mod 59 sh. i 1871 og af skotsk Stangjern 12 £ 5 sh. mod 8 £ i 1871. Samtidigt nedgik Tilvirkningen af skotsk Rujern med 70,000 Tons eller fra 1,160,000 Tons til 1,090,000 Tons formedelst Mangel paa Raamateriale. Lagrene af Rujern i Skotland og og Middelsbro den 31 Decbr. 1872 var 537,000 Tons mindre end paa den samme Tid 1870, saa meget havde Efterspørgselen overskredet Produktionsevnen. Totalexporten af Jern har tiltaget fra 2,825,575 Tons i 1870 til 3,388,622 Tons af Værdi resp. 24,038,390 £ og 36,060,547 £. Hvad Kvantiteten angaar bestaar næsten hele denne Forøgelse af Rujern. Prisen paa Malm har idetheletaget ogsaa fordoblet sig siden 80te Juni 1871 og Arbejdslønnen har steget med mindst 50 pCt., medens paa mange Steder, saaledes blandt Kulgrubearbejderne i Skotland Daglønnen har tiltaget fra 4 sh. 6 d til 10 sh.

Om Grunden til denne hurtige Stigning i Kul- og Jernpriser ere Meningerne meget delte, og en Regjeringskommission er bleven nedsat for at undersøge Sagen. De forhøiede Priser have dog kun i ringe Grad bidraget til at forøge Produktionen, og Skylden herfor ligger hos Arbejderne, som, idet de fandt deres Løn for fire Dage tilstrækkelig for Ugens Behov, ei have været at formaa til at arbejde de øvrige to Dage. Det er imidlertid at befrygte, at de høie Priser paa Jern komme til at foraarsage baade en Udvidelse af Tilvirkningen og en Formindskelse i Anvendelsen af denne Artikel, og Følgen heraf vil muligens blive en Reaktion, hvortil Tegn allerede have vist sig.

I Toldtariffen har ingen anden Forandring fundet Sted end at Tolden paa Kaffe er bleven nedsat fra 3 pence til 1½ pence pr. £. Den fortoldede Kvantitet steg fra 31,011,000 £ i 1871 til 31,661,000 £ i 1872.

Dunkerque.

Consulatdistriktet besøgte i 1872 af:

	138 norske Fartøier dr.	15,531 C.-L.
mod i 1871	134 — — —	17,111 —
i 1870	125 — — —	15,061 —
og i 1869	167 — — —	18,405 —
Fra Norge indførtes med 41 norske Fartøier dr.	4,124 C.-L.	
Trælast til Værdi af 790,700 frcs, Fragt ikke medregnet,		
mod i 1871	— — —	494,800 "
i 1870	— — —	664,400 -
og i 1869	— — —	630,500 -

Fra Sverige indførtes med 72 norske Fartøier dr. 8,525 C.-L. Trælast og Jern for 1,434,440 frcs.

mod i 1871 - 1,176,050 -

i 1870 - 1,140,200 -

og i 1869 - 1,201,500 -

Af svenske Fartøier ankom 51 dr. 4,393 N.-L., hvoraf 42 fra Sverige med Trælast og Jern til en samlet Værdi af 979,540 frcs.

Blandt de ankomne norske Fartøier var 1 Dampskib, hjemmehørende i Christiansand, dr. 189 C.-L., der kom fra Kønigsberg med en Ladning Lin og Hamp og afgik til Grangemouth med en Ladning Sukker; af de svenske Fartøier vare 5 Dampskibe, dr. 479 N.-L., alle disse indehavde Ladninger af Trælast, Jern, Hamp, Lin etc., men afgik i Ballast.

Calais.

Af norske Fartøier ankom i 1872 til Distriktet:

Fra Norge med Ladning	102 dr.	9,395 C.-L.
- Sverige -	—	126 - 16,825 —
- andre Lande med do.	10	1,061 —
- - - - Ballast	1	32 —

Tilsammen 139 Fartøier dr. 27,313 C.-L.

De fra Norge indførte Ladninger udgjorde, iberegnet Fragt, en Værdi af 2,008,000 frcs. og de fra Sverige indførte med Fradrag af Fragt 2,771,000 frcs.

Af svenske Fartøier ankom 21 dr. 1,476 Læster, hvoraf 16 fra Sverige med Ladning til Værdi 489,000 frcs.

Trælastfragterne have i det sidst forløbne Aar, især hvad Høstfragterne angaar, været noget bedre end i 1871, men paa Grund af den i samme Tidsrum herskende stadige Vestenvind, der var til stor Skade for vor Skibsfart, og de næsten uafbrudt Storme, der foraarsagede en saa stor Ødelæggelse i vor Handelsflaade, er det at formode, at Skibsrederne, der samtlige have sine Fartøier optagne i de nordiske gjensidige Assuranceselskaber, snarere have høstet Tab end Fordel i det sidste Seiladsaar.

Der er under de nuværende Forhold al Rimelighed for, at man, især hvis mere Samhold kan tilveiebringes mellem Rederne, selv om Fragten fra Norge for første Reise ei forbedres synderlig, ialfald kan forvente bedre Fragter, naar Østersøfarten begynder.

I Anledning af de mange indtrufne Søuheld i afvigte Høst, især blandt Fartøier med Trælast, synes en Forandring i de nu bestaaende Forhold at fortjene Drøftelse, deriblandt Indskrænkning i eller Forbud mod at føre Dækslast. Uanseen den Modstand, en saadan Bestemmelse fra enkelte Kanter vil møde, er der dog Rimelighed for, at den uden altfor stor Vanskelighed vilde kunne gennemføres, saafremt de inden- og udenlandske Assurancecompagnier bleve enige om at forbyde at modtage Trælast paa Dækket ved nemlig at nægte Assurance paa Fartøi og Ladning, eller et saadant Forbud paa anden Maade kom istand. Det gjælder her at faa en passende forøget Fragtpris.

En anden Gjenstand, ligeledes af megen Vigtighed for vore Trælastfarere og for Seilskibe i Almindelighed er at faa de forældede, mere eller mindre utydelige trykte Conditioner i Certepartierne forandrede saaledes, at ingen Misforstaaelse kunde opstaa. Dette gjælder fornemmelig Bestemmelserne for Liggedagenes

Consulatberetninger for 1872. Calais. Havre.

Begyndelse og Beregning og for Lastens Ilandbringelse. Man kunde herved muligens opnaa en tilstrækkelig Modvægt ligeoverfor de forskjellige udenlandske Stæders Usænder, om hvilke det i Certepartierne udtrykkelig burde anføres, at de ei skulle komme i Betragtning, af hvad Natur de end maatte være.

Af Is er en enkelt Ladning ankommet fra Norge til Boulogne s/m. Dette er vistnok en Begyndelse, men hvorvidt den kan paaregnes fortsat eller forøget er vanskelig at sige. Den omhandlede Ladning blev nemlig ikke benyttet til at conservere Fisken, i Lighed med hvad der finder Sted i de større Steder i England, men til de mange Hoteller i Boulogne, der om Sommeren besøges af en utallig Mængde Badegjæster. De gjorde Forsøg paa at faa denne Artikel indført som Conservationsmiddel for den Mængde fersk Fisk, der indføres baade til Calais og Boulogne for videre at forsendes pr. Jernbane til det Indre af Landet, have hidtil været frugtesløse.

Det franske Fiskeri bestaar fornemmelig i Fangst af Torsk, Sild, Makrel og Sardinier. Det er især de 3 førstnævnte Fiskerier, hvori Nordfrankrige deltager.

Torskefiskeriet foregaar dels ved Island, dels ved New-Foundland.

Fiskefartøjerne paa Island, af 50 à 150 Tons Størrelse med 15 à 25 Mands Besætning, hjemmehøre og udrustes fornemmelig i Dunkerque, Gravelines, Boulogne s/m, Fécamp og Paimpol; de afgaa ialmindelighed i Marts og komme tilbage i Slutningen af September.

Fartøjerne paa New-Foundland ere større, gennemsnitligen 300 Tons, Besætningens Antal forholdsvis mindre; de hjemmehøre og udrustes i Dieppe, Fécamp, St. Malo og Granville, afgaa og hjemkomme som de for Island; men istedetfor at returnere som Islandsfarerne directe til deres respektive Hjemstæder, afgaa de som oftest til Frankriges Sydstæder, saasom Bordeaux, Cette og Marseille, idet New-Foundlands Torskén fornemmelig afsættes i den sydlige Del af Frankrige, i Spanien og Italien, medens Islands Torsken især afsættes mere i den nordlige og østlige Del af Frankrige.

Islandstorsken er dyrere end den new-foundlandske, især paa Grund af den førstes mere omsorgsfulde og kostbare Behandling ved Nedsaltningen i de ombord i Islandsfarerne medbragte Tønder, hvori Fisken øjeblikkelig nedlægges saltet, for strax ved Hjemkomsten atter at undergaa en omsorgsfuld Behandling, saaledes at den beholder en sjelden Friskhed og Hvidhed.

Som bekjendt udsender den franske Regjering aarlig til hver af ovennævnte Fiskestationer Krigsdampskibe for dels at være de franske Fiskere til Assistance, dels ogsaa for at oprettholde Orden.

Sildefiskeriet varer almindelig fra Juli til Slutningen af Januar, med Fartøier paa 40 à 60 Tons, 15 à 20 Mands Besætning, begyndende paa Skotlands Kyser, hvor Fisket foregaar i Juli og August Maaned, søger derefter hen til Dogger Bank, derpaa langs Englands Østkyst og ender i Kanalen nærmende sig Fécamp. Hovedmarkedet for Sild skal være Boulogne s/m og er det fornemmelig i Nordfrankrig, at man befatter sig med Udrustningen til denne Fangst.

De samme Fartøier benyttes ogsaa til Makrelfisket, der hovedsagelig foregaar fra Marts til Juni langs Englands Sydskyst.

Fécamp ansees som Hovedmarkedet for nedsaltet Makrel.

Om Udsigterne for nærværende Aars Kornhøst er det vanskeligt at udtale sig. De synes dog mindre lovende, da Landet har lidt meget af Oversvømmelse som Følge af maanedsvise Regn. En ualmindelig mild Vinter har ligeledes virket skadeligt paa Jordbruget. Prisen paa alle Levnetsmidler, Brød iberegnet som Følge af Kornexporten til Ulandet, ere i de sidste to Aar stegne til en hidtil ukjendt Høide.

I St. Valéry s/S, hvor vore Fartøier ere meget udsatte for Havarier, har man nylig anskaffet et Buxerdampskib, som vil blive til væsentlig Nytte for Skibsfarten.

Strax udenfor Calais Fæstningsværker ligger et Sted kaldt St. Pierre de Calais. den er bekjendt for sine betydelige Blonde- og Kniplingsfabriker. Stedet skal efter Nottingham være det første Fabriksted i sin Genre i Europa og sender sine Exportartikler fornemmelig til Tydskland og Amerika.

Ifølge en nylig fattet Beslutning skulle fra 1ste Juli d. A. alle Landes Fartøier i Frankrige maales efter samme Princip som i England.

Havre.

Til dette Consulat-Distrikt ankom i 1872:

229 norske Fartøier dr.	24,194 C.-L.	fra Norge,
samt 417 do.	— - 55,298½ —	Ulandet
tilsammen 646 Fartøier dr.	79,492 C.-L.	

hvilket i Sammenligning med Aar 1871, da der ialt ankom 465 norske Fartøier paa 56,420 C.-L., udviser en Forøgelse i den norske Skibsfart paa dette Distrikt af:

181 Fartøier og 23,072½ C.-L.

Værdien af de i forrige Aar til dette Distrikt fra Norge udførte Varer beløber sig til 4,492,840 frcs.

Modsat hvad der er Tilfælde med den norske, udviser den svenske Skibsfart paa dette Consulat-Distrikt for Aar 1872 en betydelig Formindskelse, idet der ialt er ankommet;

81 Fartøier paa 7,722 Nylæster, altsaa 34 Fartøier og 2,052½ Nylæster mindre end Aar 1871, da der ankom:

115 svenske Fartøier dr. 9,774½ Nylæster.

Frankrigs Handel og Skibsfart har under Aaret 1872 taget et mærkværdigt Opsving, og har den Rolighed, som efter foregaaende Aars Ødelæggelser atter er indtraadt, bidraget meget dertil. Af de nylig udgivne statistiske Tabeller for de 11 første Maaneder af Aaret fremgaar, at Ind- og Udførselen overstiger med 858 Millioner, Beløbet for de 11 første Maaneder af 1869, som ubestrideligt var det mest betydende under det sidste Keiserdømme. Til franske Havne ankom ligeledes under forløbne Aars 11 første Maaneder, 51,636 Fartøier dr. 11,881,000 Tons, hvorimod der i samme Tidsrum Aar 1869 ankom 50,182 Fartøier dr. 10,161,900 Tons.

De forenede Rigers Handel med Frankrig har det forløbne Aar som sædvanlig været meget livlig, og især tiltog i endnu større Maalestok end før Trælastindførselen, som har beskæftiget de forenede Rigers og navnlig de norske Fartøier. Fra Sverige er i 1872 ankommet 318 norske Fartøier paa 41,213½ C.-L. næsten udelukkende med Trælast.

Consulatberetninger for 1872. Havre. Nantes.

Trælast: Efterat i Begyndelsen af 1872 en Stigning i Trælastpriserne af indtil 10 pCt. havde fundet Sted, — noget, som de franske Kjøbere paa Grund af det alt mere og mere følte Behov maatte finde sig i, — have Priserne under Aarets Løb stadig gaaet opad, saa at der mellem sidstforløbne December Maaned og samme Tidspunkt Aar 1871 har fundet Sted en Prisforhøjelse af indtil 60 pCt.! Under disse Omstændigheder er det ei at forundre sig over, at de franske Kjøbere forholde sig saa tilbageholdne som muligt, paa samme Tid som de imidlertid ere nødte til at bære Omhu for den altid voxende Consumption. De franske Kjøbere mene, at en snarlig Tilbagegang i Trælastpriserne vil finde Sted, noget som imidlertid ei lader til at ville gaa i Opfyldelse, idet Trælast-Markedet, især hvad Norge angaar, i sidst forløbne Januar Maaned har undergaaet en yderligere Stigning af 10 pCt. og nu i Februar Maaned endnu 10 pCt., saaledes at de ved Aarets Slutning allerede enorme Priser i de sidste 2 Maaneder ere forhøiede med indtil 25 pCt.

Det er næsten utvivlsomt, at det franske Forbrug vil blive saa indskrænket som muligt, og at Skovdriften i de østlige Departementer kommer til at tiltage, hvorved de forenede Rigers Udførsel muligens vil formindskes.

Fragter: Trælastfragterne noteredes i Begyndelsen af Aaret ca. 75 frcs. 5 pCt. fra øvre Botten og 66 à 67 frcs. 5 pCt. fra nedre Botten. En betydelig Stigning fandt imidlertid Sted ud paa Sommeren og fragtedes fra nedre Goffen for indtil 82 frcs. 5 pCt. Fragterne ville paa Grund af det lille Kvantum som bliver færdigt til Fartens Aabning sandsynligvis blive som i Begyndelsen af 1872. Dog er det at forudse, at de ved 2den Reise ville stige betydelig paa Grund af den da skibningsfærdige Trælast. Vore Rederier ville vel nødig resikere en 3die Reise af Hensyn til det sidste Aars forfærdelige Storme og derved forarsagede Forlis.

Den udenrigske Fragtfart har under det forløbne Aar været meget livlig og indbringende.

Indførselen af Is har som sædvanlig været meget ubetydelig og indskrænket sig til nogle faa Ladninger. Ingen Tilførsel af Havre eller Hø har fundet Sted, mest paa Grund af Frankrigs egen rige Høst, som endog har foranlediget Udslibning.

Indførselen af norsk Bayer-Øl, hvoraf under det forløbne Aar er indført til dette Distrikt fra Norge 130,000 Potter, og som i de 2 foregaaende Aar viste sig saa lovende, lader nu til at have været et mislykket Foretagende. Feilen ligger sikkerlig i den norske Brygningsmaade, da det sidstankomne Øl ikke holdt sig, men blev surt og saaledes ubrugeligt, til Tab for Sælgere og Kjøbere. U hensigtsmæssigheden ved Transporten kan ogsaa være Grund deri, da Øllet i Mangel af direkte Dampskibsleilighed, har maattet sendes enten over Hamburg eller London.

Tillige brygges nu her billigere, end den Pris, til hvilken det norske Øl, iberegnet Fragt og Omkostninger, kan leveres; det er saaledes at forudse, at ingen Indførsel af denne Vare vil finde Sted i 1873.

Udførselen af Varer til Norge har i det forløbne Aar, især hvad Rug angaar, været meget betydelig. Af denne Kornsort er fra Distriktet direkte til Norge med vore Fartøier indført for: 1,566,000 frcs., hvilket, sammenlagt med de øvrige Varers Værdi (Sukker, Sirup, Smør og Huder) udgjør en Sum af 1,899,065 frcs.

De under de sidste Maaneder af Aaret rasende Storme vare ødelæggende for Søfarten, og have vore norske Skibe ei været sparede. I dette Consulat-Distrikt have vi at beklage 4 Forlis af norske Fartøier, hvoraf Mesteparten paa Kysterne ved Calvados og la Manche, dog gik ikke Menneskeliv tabt. Ved disse Anledninger har det vist sig, hvor nyttigt det er at have Vice-consulater oprettede i de mindre Havne paa ovennævnte Departementers for Skibsfarten yderst farlige Kyster.

Nantes.

Norges Søfartsforbindelser med Distriktet har i 1872 gjenfundet sin gamle Betydning. Den direkte Indførsel af norske Produkter, Trælast og Rogn udviser ikke nogen synderlig Forandring, men Exporten herfra til Norge er derimod betydelig forøget derved, at en Mængde Rugladninger ere indkjøbte af norske Huse.

Aar 1868 besøgtes Distriktet af 144 norske Fartøier dr. 15,262 C.-L.

- 1869	—	-	167	—	—	-	19,220	—
- 1870	—	—	169	—	—	-	19,860	—
- 1871	—	—	89	—	—	-	10,066	—
- 1872	—	—	168	—	—	-	19,635	—

Af disse 168 Fartøier ankom 82 med Ladning fra Norge og 72 med Ladning fra Udlandet. Med Ladning afgik 20 til Norge og 14 til andre Lande.

Værdien af de under norsk Flag indførte norske Produkter har været:

1868:	Trælast og Rogn	ca. 1,773,400 frcs.			
1869	—	—	-	2,582,859	—
1870	—	—	-	2,643,790	—
1871	—	—	-	1,493,060	—
1872	—	—	-	2,728,340	—

Den direkte Udførsel af franske Varer til Norge under norsk Flag udviser en betydelig Forøgelse:

1868	Sukker, raffineret, Sirup og Salt	64,940 frcs.			
1869	—	—	-	171,550	—
1870	—	—	-	234,950	—
1871	—	—	-	397,451	—
1872	—	—	-	—	—

og Rug 1,096,523. —

Beholdningen af norsk Trælast er høist ubetydelig i Nantes. Priserne ere paa Grund af de høie Fordringer, som iaar overalt gjøre sig gjældende i Norden, betydelig opdrevne, f. Ex. Furu-planker 3 × 9 Toms, almindelig Pris ca. 30 cent. pr. løbende Fod, sælges nu til ca. 35 à 38 cent. og andre Dimensioner i Forhold. Sandsynligvis komme disse høie Priser til at indskrænke Forbruget noget.

Da Sardinfisket, der i hele Sæsonen har været meget daarligt, dog er bleven fortsat længere end sædvanlig, er der forbrugt store Kvantiteter Rogn. Beholdningen af norsk Rogn, især prima Kvalitet, er i Bretagnes Havne ualmindelig liden og kan anslaaes til ca. 6,000 Tønder. Prisen er nu nominelt ca. 65 frcs. prima Kvalitet.

Raffineret Sukker i Fustager staar for Tiden i en Pris af 88 frcs. pr. 100 Kilo. med 3 pCt. Disconto, Sirup i 35 à 38 frcs.

Consulatberetninger for 1872. Nantes. Bordeaux. Marseille.

For Rug betales 18 à 19 francs pr. 100 Kilo., frit ombord.

Saltet i Croisic koster 37 frcs. pr. Muid à 2850 Kilo., frit ombord.

Da Kornhøsten i 1872 har været rig, er her iaar Udsigt til lønnende Returfragter fornemmelig til England. Efterspørgselen efter første Classes Fartøier for disse Reiser er nu stor i Nantes, og vil vor Export til Vaaren blive meget livlig.

Bordeaux.

Til Distriktet ankom i forrige Aar 257 norske Fartøier med en samlet Drægtighed af 40,694 C.-L.

Fra Norge indførtes med norske Fartøier:

Til Bordeaux:	198,880 Planker	} Værdi 1,743,000 frcs.
	249,678 Battens	
	156,113 Bord	
1012 Kagger Fiskerogn m. m		
Til Rochefort:	70,261 Planker	} — 711,000 —
	26,388 Battens	
	254,854 Bord	
	2,820 Bjælker	
Til de øvrige Viceconsulsstationer:	27,524 Planker	} — 323,700 —
	127,094 Bord	
	1,421 Battens	
	450 Kagger Fiskerogn	

Tilsammen 2,777,700 frcs.

Til Norge udførtes med norske Fartøier:

Fra Bordeaux: Vin, Brændevin, Spiritus, Lakrits, Terpentin, Rug, Frugter til omtrentlig Værdi 1,092,700 frcs.

Fra Viceconsulatsstationerne:

1 Ladning Rug og 27 Ladninger Salt 82, 475 —

Tilsammen 1,175,175 frcs.

Importen af Trævarer fra Norge var ifjor betydelig og beskjæftigede 44 norske Fartøier paa 7,809 C.-L. mod 19 paa 2,717 C.-L. i 1871. Den oversteg endog Indførselen i 1869, der hidtil har været den største. Fra Sverige var ogsaa denne Indførsel større end nogensinde. Af norske Fartøier hidførte 69 paa 13,029 C.-L. Trævarer og der ventes endnu (i Slutningen af Januar 1873) 12 à 15 norske Fartøier med Trælast derfra, hvilke skulde være ankomne ifjor, dersom Storm ikke havde været til Hinder.

Priserne paa Trævarer steg uophørlig og kan nu noteres her til 38 à 40 cts. pr. Fod 3×9", 26 à 28 cts. for Battens, 15 à 16 cts. for Bord, alt Furu og god Kvalitet.

Ogsaa Fragterne stege, saat de fra Sundswall begyndte med 77 frcs. pr. Standard og ud paa Høsten gik op i 95 frcs. pr. Std. (Petersburg).

Ogsaa Udfragterne herfra have været og ere gode, saaat meget faa Fartøier behøve at afgaa i Ballast. Fragten for Pitprops til England, som før var lav, er nu steget til 16 sh. pr. Ton, som ansees for meget lønnende og er bleven antaget af flere norske Fartøier.

Forrige Aars Vinhøst var vistnok med Hensyn til Kvaliteten noget bedre end i 1871 men dog under Middelskvalitet og ansees, hvad Kvantiteten angaar, kun at modsvare Halvdelen af en almindelig Høst.

Marseille.

Af norske Fartøier ankom i f. A. til Distriktet:

Fra Norge med Ladning (Fisk og Trælast)	5 dr.	495 C.-L.
- andre Lande med do.	66	11,098 —
- " " i Ballast	6	1,305 —

Tilsammen: Fartøier 77 dr. 12,898 C.-L.

Til Norge afgik med Ladning (Vin og Salt) 5 norske Fart. dr. 793 C.-L. Den af norske Fartøier optjente Fragt beløber sig til ca. 887,250 frcs. I Tiaaret 1862 — 1871 var Norges gennemsnitlige Skibsfart paa Distriktet 74 Fartøier paa 11,097 Com.-L.

Med norske Fart. indførtes 23,926 reducerede Tylv. Trævarer og med svenske 11,881 — — —

Tilsammen 35,807 med 11,160 i 1871.

Hele Indførselen af Trælast fra Norge, Sverige, Finland og Rusland turde beløbe sig til omtrent 15,000 Standards eller omtrent det dobbelte af, hvad der indførtes i 1871. Om denne Import end ikke kan sammenlignes med de anselige Kvantiteter, som indførtes til andre Havne i Frankrige, overstiger den dog betydelig den sædvanlige Indførsel og kunde let have medført en ikke liden Synken i Priserne, dersom Marseilles Behov ikke vare saa store og Stigningen i Norden ikke havde givet Importørene Grund til at befrygte, at de i 1873 skulde kumme tilkørt med sine Beholdninger. Hvorvel Kjøberne paa Pladsen i Begyndelsen vare lidet stemte for at betale de i Norden forlangte høie Priser, ere dog allerede et stort Antal Forretninger afsluttede og det uagtet de herværende Forraad endnu ere ret anselige.

Indførselen af Jern med norske og svenske Fartøier beløber sig til 16,464 Centner mod 39,522 Centner i 1871.

Den ualmindelige Stigning, som denne Artikel har været Gjenstand for, har forhindret nogen betydeligere Import, hvilket er saameget mere at beklage, som dette Forhold kan indvirke særdeles skadeligt paa den fremtidige Udførsel af vort Jern til Frankrig, hvor dette nu begyndte at faa en stadigt voxende Afsætning. Man forudsar iaar en Synken i de franske Jernpriser. Som Exempel paa det usædvanlige Behov for Jern, der overalt gjør sig gjældende, kan anføres, at der f. A. exporteredes herfra til de forenede Stater ikke mindre end 20 à 25,000 Tons gamle Rails tagne fra franske Jernbaner, hvis Pris for nogle Maaneder siden steg fra 125 til 170 frcs. pr. Ton. Disse gamle Jernrails erstattes nu med nye af Bessemerstaal, hvis overlegne Egenskaber fuldkommen opveier Prisforskjellen. Den franske Metallurgie har oplevet et særdeles gunstigt Aar og har i Modsætning til den engelske undgaaet Strikerne og de opskruede Kulpriser, idet disse, om de end naturligvis have steget noget, dog paa langt nær ikke have naaet saa høit som de engelske. I Almindelighed og naar undtages enkelte Produkter, der have medført Tab, har Frankrige i det sidstforløbne Aar været særdeles heldigt saavel i sit Jordbrug som i sin Industri. Sæd- og Vinhøsten, disse Landets

Consulatberetninger for 1872. Marseille. Bilbao.

Hovedprodukter, have været meget rige, og Alt giver Anledning til at tro, at det indevænende Aar skal give et ligesaa gunstigt Resultat.

Fragterne have været meget talrige. Foruden New-York og Philadelphia for Jern og Produkter fra Marseille er la Plata-Starterne de Trakter, til hvilke den største Export herfra finder Sted. Det har endog indtruffet, at Fartøjerne i nogen Tid ikke har kunnet erholdes til disse Havne, og Fragten, som blot for nogle Maaneder siden noteredes til 35 à 40 frcs. pr. Ton, har nu steget ligetil 50. De herværende Handlende sætte stor Pris paa vore Fartøjer, som laste meget i Forhold til sin Drægtighed, og hvis Førere vise langt mere Omhu for sin Ladning end de italienske og græske. Derfor erholde ogsaa norske, svenske og tyske Fartøjer altid Fortrinet.

Gjennem flere Aar har man sysselsat sig meget med Forbedring af Fyrtaarnene paa Middelhavskysten og som Følge af de talrige Skibbrud, som aarligen finde Sted ved Rhonens Munding, har „le Chambre de Commerce“ nylig indgivet et Andragende til Regjeringen om at lade undersøge, hvilke Forbedringer der bør foretages med Kystens Fyrvæsen samt om, at et Fyrtaarn af anden Rang maa blive anlagt paa Beaudues Rhed, hvilket i Virkeligheden ogsaa er det eneste ordentlige Tilflugtstød mellem Marseille og Port Vendres.

Helbredstilstanden i dette Consulatdistrikt har været udmærket.

Bilbao.

Til Distriktet ankom i 1872 119 norske Fartøjer, hvoriblandt flere Dampskibe, drægtige tilsammen 14,108 C.-L., mod 92 i Aaret 1871, dr. 10,770½, eller 3,338½ mindre end i 1872. — Lastet kom 43 fra Norge og 58 fra Sverige. — Fra Udlandet kom 12 med Last og 6 i Ballast og 4 Fartøjer blev overliggende fra 1871.

Af svenske Seil- og Dampfartøjer, indtraf 16, dr. 1,739 N.-L., 3 kom fra Sverige og 8 fra Udlandet med Last, 5 kom ballastet fra Udlandet. I Aaret 1871 ankom 10 svenske Fartøjer, dr. 792½ N.-L., og altsaa 947½ N.-L. mindre end i 1872.

Af de norske Fartøjer afgik 68 i Ballast, og med Last, for det meste bestaaende af Jernerts, især til England, 53 norske og 15 svenske Fartøjer. To norske og et svensk Fartøi blev overliggende til 1873.

Fra Norge indførtes i 43 norske Fartøjer (hvoraf 4 Dampskibe i flere Reiser) 332,701 Voger Klipfisk, 340½ Tønde Tran, 2,163 Tdr. Rogn, 83,058 Fod Furuplanker og 1,655,000 do. Bord til Værdi paa Lossestedet af 18,061,286 rvn. og i fremmede Skibe, 453,153 Voger Klipfisk,

459 Tdr. Tran og 244 Tdr. Rogn 22,918,270 —
tilsammen for 4,079,556 rvn.
eller (for 22 rvn. 1 norsk Species) 1,862,708 N. Spd.

Fra Sverige indførtes i 3 svenske Fartøjer
219,600 Fod Furuplanker, 350,000 Fod
do. Bord og 8,460 Kubikfod Bjælker til
Værdi af 467,320 rvn.

I 58 norske Fartøjer, 5,931,000

Fod Furuplanker,
1,642,300 Fod do. Bord
og 110,710 Kubikfod
Bjælker 7,043,810 —
tilsammen 7,511,130 rvn. = 341,412 N. Spd.
ialt fra de forenede Riger for 2,204,120 N. Spd.
mod i 1871 for Norge 1,458,200 N. Spd.
og fra Sverige 323,750 —
tilsammen 1,781,950 N. Spd.

og altsaa for 412,170 N. Spd. mere i 1872, som især bestaar i en forøget Import af Klipfisk.

Export fandt ikke Sted fra Distriktet til de forenede Riger.

Trælastfragterne paa Nordspanien saavel fra den botniske Bugt som fra Norge varierede meget. I Begyndelsen af Saisonen befragtedes fra 80 til 85 og senere lige op til 105 frcs. og 5 pCt. pr. P. S. Som Følge af Differentialtoldens Ophævelse paa Klipfisk her i Landet fra Aarets Begyndelse, har saavel norske som svenske Seil- og Dampskibe været benyttet til Indførsel deraf for 33 og 9 pCt. under norsk og svensk Flag, som er mere end nogensinde hidindtil. Klipfiskfragterne fra Norge holdt sig i Begyndelsen af Aaret i 11 og senere i 9 rvn. pr. Qvintal i Dampskib og i Seilskibe fra 5 til 6 Stüwer holl. og 10 pCt pr. Vog. Jernertsfragterne herfra, saavel for Seilfartøjer som Dampskibe, stode fra 14 til 17 paa Bristolcanalen og til Østkysten af England fra 16 til 21 s. Sterl. pr. Ton. Nu betales 17 s. for Bristolcanalen og 21 s. Sterl. pr. Ton til en Havn paa Østkysten af England eller Skotland. Disse Fragters Afslutning tilraades ikke uden her paa Stedet, thi i Almindelighed obtineres bedre Fragt og ganske sikkert fordelagtigere Konditioner end i England. Naar undtages fra Santander, hvor Fragterne altid staa 2 à 3 s. lavere end her, gives sjelden Udfragter fra de øvrige Havne i Distriktet og tilraades derfor Forseiling hertil i Ballast.

Importen af Klipfisk var større end den nogensinde har været til Nordspanien; den beløb sig til 785,854 mod 616,205 Voger i 1871 fra Norge. Fra Island, Færøerne, Shetlandsøerne og Newfoundland importeredes 122,514 mod 134,799 Voger i 1871. Kvaliteten var ialmindelighed meget middelmaadig, og hvad Søndmørs- og Finmarksfisken angaar, for det meste slet. Priserne varierede fra 160 ned til 130 rvn. og kan Aarets Gjennemsnitspris ikke anslaaes til højere end 150 rv. pr. Qvl. Beholdningerne af norsk Klipfisk i Distriktet beløbe sig nu til ca. 8 Tusinde Qvintl. Over 30 Tusinde Qvintl. ere daglig ivente til Santander og Bilbao, Priserne holdes i 160, 154 og 148 rvn. pr. Qvl. 1ste, 2den og 3die Sort i Detalje; men ved Ankomsten af saa stor en Tilførsel paa en Gang, maa det befrygtes at disse Priser ville declinere, som vil være saameget mere at beklage, da den nye Afgift her i Landet af 8 rvn. pr. 100 Kilogr. af Klipfisk, under Navn af Konsumtionstold, træder i Kraft den 28de Januar 1873.

Tilførselen af Trælast i Distriktet fra de forenede Riger, var omtrent som i 1871, eller ca. 9,200 P. St. Forbruget declinerede ikke og betingedes i Begyndelsen af Aaret de samme Priser som i 1871. Senere indløb Efterretninger fra de forenede Riger saavel om stigende Priser som Fragter, og som Følge deraf

Consulatberetninger for 1872. Bilbao. Cadix.

steg Artikelen ogsaa paa disse Markeder. Aarets Gjennemsnitspris kan anslaaes at have været 1 rvn. 10 cts. pr. løbende Fod 3 Toms Furuplanker, 50 cts. pr. løbende Fod $1\frac{1}{4}$ Toms Bord og for Bjælker 6 rvn. pr. Kubikfod. Da alt tyder hen til fremdeles Stigning i Priserne paa Trælaster saavel i Sverige som i Norge, ville de ogsaa her komme til at tage Faveur; men da Beholdningerne ere betydelige, og Forbruget til forhøiede Priser vil komme til at aftage, antages det, at Importen iaar vil blive mindre end i 1872.

Af Tran indførtes fra Norge 799 $\frac{1}{4}$ Tdr.; Prisen var 22 Pjstr. pr. Tønde, som fremdeles betinges.

Indførselen af Rogn beløb sig til 2,407 Tønder fra Norge og 291 Tdr. fra Island og Færøerne. Prisen var 12 Pjaster, men da Sardinfisket var lidet, findes her deraf ikke ubetydelige Beholdninger.

Hvedehøsten og Oliehøsten gav næsten overalt i Spanien et rigt Udbytte, som meget bidrog til en forøget Consumption af Klipfisk i Aaret 1872. Prisen paa Olie gik successive ned fra 50 til 35 rvn. pr. arroba, hvori den nu noteres. Saavel af Hvede som Hvedemel fandtes endel Export Sted til England; Priserne derfor staa nu i 6 $\frac{1}{2}$ og 8 Pjaster pr. Tønde.

Kursen paa London noteres i 49 $\frac{20}{100}$ d. 3 M. D. og paa Paris 5 frs. 16 cts. 8 D. Sigt for. 20 rvn.

Export af Jernerts herfra løb op til omtrent 560 Tusinde Tons. Der anlægges nu flere Jernbaner, især af engelske Compagnier, ned til Floden hersteds, saa at man skulde antage at Udførselen iaar vil blive end større, men desværre høre carlistiske Insurrektioner og Strikes til Dagens Orden, hvilke naturligvis har en skadelig Indflydelse paa al Virksomhed, og skal ikke Rolighed og Orden snart gjøre sig gjeldende i Spanien, som mere staaer til at ønske end at haabe, maa det befrygtes, at de forenede Rigers Handel og Skibsfart her i Landet ogsaa vil komme til at lide under dettes idelige Uroligheder og forøvrigt temmelig bedrøvelige politiske og økonomiske Tilstand.

Cadiz.

Til Distriktets Hovedstation ankom i 1872:

42 norske Fartøier med en samlet Drægtighed af 5,482 C.-L.
14 svenske — — — — — 1,370 N.-L.

Af disse ankom:

6 fra Norge,
17 - Sverige,
33 - andre Steder.

Importen i nævnte Skibe har været:
fra Sverige:

99,605 Planker } til samlet Værdi af £ 19,279
2,001 Bjælker }

fra Norge:

14,266 Planker } til samlet Værdi af £ 4,586
1,500 Vog Klipfisk }
649 Tons Is }

De i forrige Aar ankomne russiske Fartøier indførte hertil fra Finland:

389,826 Bord, 40,599 Planker og 864 Bjælker.

I de forenede Rigers Handel og Skibsfart med denne Station er ikke foregaaet nogen væsentlig Forandring i det forløbne Aar. Det Haab, der nærvedes efter Revolutionen 1868, at den nye Tingenes Orden skulde afskaffe mange Misbrug, udvide Landets Hjælpekilder, understøtte Industrien samt ved tidsmæssig Love forøge Handelen og Skibsfarten, har langtfra stadfæstet sig; tværtimod spores en regelmæssig Tilbagegang i alle Grene af saavel Export som Import, medens mange af de Love, der ere emanerede siden hint Tidspunkt, langtfra er skikkede til at frembringe det ønskede Resultat.

Saavel grundet paa, at Beholdningen af Trælaster for 1871 var høist ubetydelig, som væsentligst ved denne Artikels Stigen i Sverige og Norge foraarsagedes en livlig Efterspørgsel og opnaaedes der bedre Priser i Aarets Løb, end i de sidste 10 Aar har været Tilfælde. Saaledes solgtes almindelige 14 × 9 × 3 Planker til 10 à 10 $\frac{1}{2}$ Pjaster pr. Dusin, og bedre Kvaliteter til 11 à 11 $\frac{1}{4}$; Bjælker opnaaede 60 à 62 Realer pr. 8 Engl. Kubikfod.

Da det importerede Kvantum neppe er mere end tilstrækkeligt til Behovet indtil Foraaret, vil de første Laster finde et udtømt Marked — ikke destomindre vil det være forbundet med Vanskelighed at opnaa højere Priser, end de hvortil Trælasterne i f. A. ere blevne solgte.

De øvrige fra Sverige og Norge importerede Artikler ere alle af mindre Betydning; dette gjælder, hvad dette Distrikt angaar, ogsaa Klipfisk. Forbruget af denne Vare er her forholdsvis ubetydeligt, idet den direkte Indførsel foruden ovennævnte Kvantum fra Christianssund har reduceret sig til 3 smaa Ladninger paa 4,412 Kvintaler fra Newfoundland. Foruden ovennævnte Kvantum ankommer hertil fra Bilbao og Santander regelmæssig smaa Partier af norsk Fisk.

Over Hamburg er hertil indført 130 Kasser Øl fra Christiania. Ihvorvel Varen har fundet Anerkjendelse og af de fleste ansees at kunne staa ved Siden af det engelske Fabrikat, reducerer Konsumtionen sig dog til de her bosatte Fremmede, idet Spanierne ikke sætter nogen Pris paa denne Drik. Nogen betydelig forøget Forbrug er neppe at gjøre Regning paa for det Første.

Indførselen af svenske Fyrstikker har beløbet sig til 62 Kasser à 25 Gros. I et Land, hvor Forbruget af Fyrstikker er saa betydeligt som i Spanien, hvor ethvert mandligt Individ fra 10aars Alderen gjennemsnitlig røger sine 25 à 30 Cigaretter om Dagen, og til hver Cigaret forbruger mindst en Fyrstikke, er naturligvis ovennævnte Import af svenske Stikker et ganske forsvindende Kvantum. Udsigterne til større Omsætning er imidlertid fordelagtige, og udfordres der blot, at de forskjellige Fabrikanter holder dygtige Agenter for at gjøre Varen mere almindelig bekjendt og ved billig Befordring stiller Prisen saa lav, at man kan konkurrere med de mange og betydelige Fabriker, der findes for Tilberedning af Voxstikker, hvilke her er de almindelig brugte.

Exporten fra Cadix til de forenede Riger har som sædvanlig bestaaet af Salt og Vin.

Af den første Artikel er afgaaet til Norge 2,793 Læster, til Sverige intet.

Prisen har i Aarets Løb været noteret med 90 Realer pr. Læst, med Undtagelse kun af et kort Tidrum, da man leverede

Consulatberetninger for 1872. Cadix.

nyt Salt til 80 Realer. Den første Pris noteres for Tiden, og vil formodentlig ingen Forandring foregaa deri, før den nye Høst kommer paa Markedet, forsaavidt som Exporten ikke skulde tiltage i en saadan Grad, at Mangel paa Salt kunde være at befrygte.

Af Sherry-Vin er afskibet i forrige Aar et større Kvantum end nogensinde tilforn. Den samlede Export beløber sig til 84,741 Piber = 50,844,600 fr. til Værdi 2,542,534 £. Af dette Kvantum er 36,192 Piber afgaaede til London. De vigtigste Importsteder er desforuden Dublin, Liverpool, Glasgow og New-York.

Nogen bestemt Opgave over Exporten herfra til de forenede Riger er vanskelig at erholde, idet den største Del bliver skibet over Hamburg og Kjøbenhavn. Direkte er afsendt: til Bergen 36 Piber, til Stockholm 137½ Pibe.

De hertil ankomne svenske og norske Fartøier har alle fundet en lønnende Beskjæftigelse i Fragtfarten.

I Aarets Løb har man betalt for Bergen, Christianssund og Aalesund med Salt 18 til 22 s. pr. Tønde; 1 £ pr. Pibe Vin til St. Petersburg og Kjøbenhavn, samt 30 à 35 s pr. Ton for Montevideo og Buenos Ayres med Salt. Disse sidste Fragter, der i de foregaaende Aar har skaffet fordelagtig Sysselsættelse for en stor Del af vore saavel som andre Nationers Fartøier, har i forrige Aar indskænket sig til et mindre Omfang, idet de hertil ankomne Italienerne næsten udelukkende har monopoliseret denne Forretning.

Den svenske og norske Viceconsul i Sevilla har tilstillet Consulatet endel Oplysninger om den fremmede Skibsfart paa denne Havn, hvoraf hidsættes Følgende:

De Skibe, der ere ankomne til Sevilla i de sidste 3 Aar, kan klassificeres, som følger:

Flag.	1870.			1871.			1872.		
	Antal	Register Tons	Ladningens Værd i £	Antal	Register Tons	Ladningens Værd i £	Antal	Register Tons	Ladningens Værd i £
Engelsk	126	15,474	80,000	139	19,401	89,000	87	14,778	84,500
Fransk	40	4,687	45,000	48	5,673	50,000	38	5,183	35,000
Norsk	13	3,089	17,925	26	6,273	30,064	15	3,124	13,010
Svensk	4	870	8,951	5	870	4,092	4	835	9,557
Hollandsk	5	504	2,350	1	116	850	-	-	-
Tydsk	3	458	3,500	4	626	5,740	1	224	1,500
Russisk	4	1,025	4,342	3	857	3,100	-	-	-
Amerikansk	8	2,505	22,896	12	4,030	44,720	11	4,552	46,327
Dansk	3	380	-	-	-	-	3	543	-
Østerrigsk	-	-	-	1	179	2,400	-	-	-
Italiensk	6	615	7,000	4	663	5,400	3	540	2,300
Belgisk	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Portugisisk	7	705	2,546	1	107	604	7	806	3,737
	219	30,312	194,510	244	38,795	235,970	169	30,585	195,931

Den Formindskelse, som vil bemærkes under Aaret 1872, er blot tilfældig, da intet Fartøi er gaaet i Ballast fra Sevilla af Mangel paa Ladning, medens der tvertimod hele Aaret har været Mangel paa Fartøier baade til New-York og Bremerhafen.

Hvad angaar Formindskelsen i Antal af svenske og norske Fartøier under det sidste Aar, ligger Grunden i de voldsomme Storme, som afholder mange Fartøier, der ventes hertil, hvorfor af samme Aarsag Antallet af Fartøier i 1873 vil forøges.

Consulatberetninger for 1872. Cadix.

Indførselen af Trælaster har stillet sig saaledes:

Flæg	Bjælker, Kubikfod.	Planker, Tylvter.	Bord, Tylvter.	
Svensk	16,100	443	1,150	1870
Norsk	41,500	5,448	820	
Portugisisk	-	-	1,593	
Andre	-	400	4,000	
	57,600	6,291	7,563	
Svensk	-	1,139	-	1871
Norsk	63,750	6,643	10,946	
Portugisisk	-	-	429	
Andre	-	350	3,000	
	63,750	8,132	14,375	
Svensk	-	1,366	-	1872
Norsk	15,516	2,362	4,534	
Portugisisk	-	-	2,619	
Andre	-	450	2,300	
	15,516	4,178	9,453	

De forenede Rigers Skibsfart kan ikke andet end forøges med hvert Aar, for det første paa Grund af den større Konsum af Trælaster, som de under Bygning værende Veie i Sevillas Omegn vil medføre i de tilgrændsede Provindser, og for det andet, fordi Udførselen til de forenede Stater og til Bremerhafnen har forøget sig og fremdeles uafslædig forøger sig anseligt.

Opgave over de Varer, der udførtes fra Sevilla som Skibsladninger, tilligemed Angivelse af de Steder, hvortil de gaa, og de Fragter, der kurant betales:

Hvede til Liverpool og Glasgow 19 s.

Bly til New-York 3 Doll. pr. Ton, Newcastle 6 s., London og Liverpool 7 s.

Kork til New-York 1½ Doll. pr. Sæk, Newcastle 40 s. løs, London 60 s., Glasgow 70 s., Bremerhafnen 80 s.

Olie til London og Antwerpen 28 s., Bremerhafnen 25 s.

Brunsten til London 15 s., Newcastle, Hull, Swansea 16 s.

Bly til Swansea 16 s., Antwerpen 20 s.

Lakritsrod til New-York 10 Doll. + 10 pCt. pr. Ton, London 30 s.

Lakrits til New-York 6 Doll. + 10 pCt. pr. Ton, Antwerpen 40 s.

Filler til London 30 s., Liverpool 30 s. og Antwerpen 40 s.

Ben til Newcastle og Hul 22 s.

Tobak til Hamburg 35 s.

Vin til Bremerhafnen 25 s., Hamburg 28 s.

Appelsiner til London, Hull og Swansea 65 s., Liverpool 70 s., Antwerpen 80 s.

Især de norske Rhedere har begyndt at forstaa Sevillas Betydning og har allerede henvendt sig til Viceconsulatet for at faa Oplysninger, ligesom enkelte ogsaa synes tilbøielige til at

overlade sine Skibe for Alvor til fortsat regelmæssig Fart fra denne Havn til New-York og Bremerhafnen efter Aarstiden.

Af Viceconsulen er opgivet følgende Fartplan:

Fra Hernøsandsdistriktet til Sevilla	Juni	} Et Aar
- Sevilla til Bremerhafnen	Juli	
- Østersøen til Sevilla	August	
- Sevilla til New-York	Septbr.	
- New-York til Sevilla	Oktober	
- Sevilla til Bremerhafnen	Novbr.	
	Decbr.	
	Januar	
	Marts	
	April	
	Mai	

I denne Fart vilde Fartøjerne have bestandige og sikre Fragter. Sætter man f. Ex., at et Fartøi paa 100—110 C.-L. lader Trælaster paa Sevilla fra den botniske Bugt à 95 fr. 5 pCt. pr. Std., Kork fra Sevilla til Bremerhafnen à 80 s., Bly, Kork og Lakritsrod til New-York à respektive 3 Doll. pr. Ton, 1½ Doll. pr. Sæk og 6 Doll. & 10 pCt. pr. Ton, tilbage til Sevilla Petroleum à 6 s 3 d pr. 40 Gallons, saa faar man en Bruttoindtægt af nær 10,000 Doll. Beregner man Fartøiets Udgifter til:

8 pCt. Havne- og Bugserudgifter,

Provisioner 500 fr., Hyrer 600 fr. pr. Maaned,

5 pCt. Slitage paa Seil og Tougværk,

5 pCt. af Fragten for Kommissioner etc.,

saa giver dette en Udgift af ca. 5,980 Doll. og en Nettoindtægt af 3,800 Doll. om Aaret.

Ansætter man Fartøiets Værdi til ca. 12,000 Doll., giver disse Reiser en sikker Rente af 30 à 31 pCt. Er Fartøiet istedetfor paa 110 Læster, paa 150 à 180, hvilket er det mest passende, vilde det give meget højere Rente og sandsynligvis naa 40 pCt. af Kapitalen.

Udgifterne for de hertil bestemte Fartøier ere følgende:

I Bonanga:

Stemplet Papir til Presentation af Manifest	16 Rv.
Mægler-Kommission til — — —	188 —
Toldvisit, Vogn, Sanitets-Visit etc.	60 —
	264 Rv.

I Sevilla:

Presentation af Manifest	100 Rv.
Lods (ind- og udgaaende) fra Huelva	330 —
Lods op Floden	240 —
Flytning af Fartøiet i Havnen	19 —
Toldvisit	30 —
Ladnings-permit og stemplet Papir	20 —
Lods ned Floden	240 —
Told-permit	100 —
Tonnageafgift 5 Realer pr. Ton og 50 pCt.	

mere for Kaiafgift — —

Mægler 1 Real pr. Register-Ton — —

Bugsering op Floden 1,200 —

Skibe, der ankommer til Huelva, kan stadig finde Fragter til England à 16—18 s pr. Ton, til Antwerpen og forskellige Havne à 17—20 s.

Consulatberetninger for 1872. Barcelona.

Barcelona.

Det Opsving, som i Aaret 1871 viste sig i Barcelonas Handelsrørelse har under det sidste Aars politiske Forhold ikke kunnet vedvare. I de fleste Brancher har Indførselen i f. A. været i Aftagende, hvilket vil fremgaa af følgende Tabel:

	1871	1872
Bomuld	32 Mill Kilo.	25 Mill Kilo.
Heraf konsumeret	26½ —	23 —
Stenkul	194,000 Tons	164,000 Tons
Huder	304,000 Stkr.	339,000 Stkr.
Cacao	1,376,000 Kilogr.	1,960,000 Kilo.
Kaffe	744,000 —	524,000 —
Sukker	45,000 Kasser	37,000 Kasser
Svovl	4,560 Tons	1,260 Tons
Petroleum	29,500 Tønder	23,000 Tønder
Tøndestaver	580,000 Stkr.	1,304,000 Stkr.
Planker	757,000 —	475,000 —
Klipfisk	5,150,000 Kilogr.	5,500,000 Kilogr.

Skibsfarten paa Barcelona udgjorde i

1871 646,489 Tons, hvoraf under fremmed Flag 251,595
1872 610,985 — — — — — 237,307

Der ankom i forrige Aar under

engelsk Flag	169 Fartøier	dr. 72,756 Tons
italiensk	— 208 —	— 56,192 —
fransk	— 95 —	— 32,395 —
svensk og norsk	— 83 —	— 25,534 —
tydsk	— 55 —	— 20,223 —

De forenede Rigers Skibsfart indtog i 1871 den 3die Plads i Rækken blandt fremmede Nationers. At den i afvigte Aar indtager den 4de Plads efter den franske, er foranlediget ved, at et fransk Dampskibsselskab har aabnet en maanedlig Kommunikation med Dampskibe af indtil 2000 Tons Drægtighed mellem italienske Havne og La Plata Staterne til Befordring af Udvandrere, hvilke Dampskibe paa Reisen til La Plata anløbe Barcelona.

De forenede Rigers Skibsfart paa Katalonien udgjorde i:

1870 31 svenske Fart., dr. 2,484½ N.-L., 71 norske dr. 11,023 C.-L.
1871 40 — — — 3,519½ — 103 — — 16,446½ —
1872 33 — — — 2,737 — 87*) — — 12,675*) —

Formindskelsen i afvigte Aar har dels sin Grund i at Indførselen af Trælast har været ringere, dels i at vort Flag har deltaget langt mindre end i tidligere Aar i Stenkulimporten til Barcelona. Næsten Halvparten af denne Import er i f. A. foregaaet i større engelske Dampskibe.

*) 8 Skibe drægtige 643 ½ Læster, som paa samme Reise have loaset saavel i Barcelona som Tarragona, ere kun regnede som éngang ankomne.

De svenske og norske Skibe, der ere ankomne hertil med Kul, have havt i Fragt fra Tynen £ 19. 10. til £ 21. 10. og fra Cardiff 18 sh. 6 d til 21 sh.

Differentialtoldens Ophævelse i Spanien har bevirket, at Fiskeindførselen fra Norge for en væsentlig Anpart nu foregaaer under norsk Flag. Derimod har vort Flag hidtil saagodtsom ikke benyttet den Adgang, der har aabnet sig til at deltage i Importen fra Amerika af forskellige Artikler, som ligeledes tidligere vare belagte med en saa høi Differentialtold, at Indførselen alene var forbeholdt det spanske Flag. Der ankom hertil i f. A. kun et norsk Skib med Bomuld (235 Læster) fra New-Orleans med en Fragt af omtrent 1800 £ (1½ cents pr. \bar{n}); der ventes nu et andet norsk Fartøi fra Buenos Ayres med Huder. Paa begge disse Artikler hvilede der indtil 1ste Januar 1872 en Differentialafgift af 10 Realer pr. 100 Kilogr. — De af vore Fartøier, der have lastet her med Sten til Havana, have havt i Fragt fra Duros 5½ til 6½ pr. Tøn og med Vin til Rio Janeiro 28 frcs. 10 pCt. pr. Pipe.

Trælastindførselen til Distriktet fra Norden har i f. A. beløbet sig til:

Fra Sverige	250,375 Planker,	173 Bjælker	= 4,918 Ptb. Stand.
- Norge	49,042 —	1004 Spirer,	
		1,322 Bord	= 728 —
- Finland	240,230 —		= 3,844 —
	539,647 Planker		= 9,490 Ptb. Stand.

Indførselen var i

1870 362,770 Planker
1871, da den var større end i noget tidligere Aar 847,437 — eller 14,460 Ptb. Stand., hvilket er næsten 5000 Stand. mere end i 1872. I indeværende Aar ere ankomne endel Fartøier med Trælast, opholdte ved det stormende Veir, som i Slutningen af f. A. hjemsøgte de nordlige Farvande, men selv om disse Ladninger medregnes, vil Indførselen i 1871 komme til at overstige f. A.'s med omkring 3000 Standards. Priserne i f. A. varierede efter Kvaliteten mellem 9 og 11 Pjaster pr. Tylvt 14' 9" x 3" Planker, Told og andre Omkostninger ikke iberegnete. De fra svenske Havne ankomne svenske og norske Fartøier havde følgende Fragter: Kalix og Sikeå 105 frcs., Skellefteå 108, Umeå 115, Nordmaling 105 til 108, Hernösand 105 til 107, Sundswall 100 til 105, Søderhamn 100, Westervik 90 til 95, — samtlige med 5 pCt. Tillæg. Fra Finland: Bjørneborg og Åbo 105 & 5 pCt., Wiborg 115 frcs.

Den almindelige Usikkerhed, der har hersket i Katalonien i afvigte Aar har været til Hinder for Trælastens Afsætning til det Indre af Landet. Paa Jernbanen til Zaragoza er for flere Maaneder siden al Trafik standset, og paa Jernbanen nordover har man alene kunnet benytte nogle Mile. Beholdningerne ere for Nærværende mere end regulære, og da Priserne ere stegne betydelig i Norden, holde de herværende Trælasthandlere sig tilbage. Der er saaledes Grund til at tro, at Indførselen iaar vil blive af mindre Betydning, saameget mere som Landets yderst prekære Stilling i politisk Henseende just ikke opmuntrer til at gjøre større Indkjøb end høist nødvendigt.

Indførselen af Klipfisk og Tørfisk var i f. A. i Stigende. Der ankom til Distriktet i

Consulatberetninger for 1872. Barcelona. Alicante.

1870	371,235	Voger	
1871	412,600	—	
1872	446,917	—	
Heraf indførtes fra Norge i sidstnævnte Aar under norsk			
	Flag	227,802	Voger og
	under fremmed	—	135,665 —
desuden indførtes fra Norge et Parti			
	islandsk og skotsk Fisk paa	11,450	—
Fra Island	ankom	72,000	—
	ialt	446,917	Voger.
Af Fiskeimporten fra Norge foregik under norsk Flag i			
	1870	51	pCt.
	1871	69	—
	1872	63	—
Værdien af Indførselen fra Sverige er beregnet til:			
under svensk Flag		318,250	frcs.
— norsk — (med Fradrag af Fragt)		388,050	—
— andre — (Do.)		126,700	—
		833,000	frcs.
og fra Norge:			
under norsk Flag		2,483,400	frcs.
— fremmed do. (Fragt fradraget)		1,257,600	—
		3,741,000	frcs.;

altsaa tilsammen for begge Riger 4,574,000 frcs.

Den samlede Værdi af Indførselen fra de forenede Riger ansloges i 1871 til 4,810,000 frcs.

Værdien af den direkte Udførsel til Sverige, bestaaende af tvende Ladninger Vin fra Tarragona og herfra endel Fjær, kan anslaaes til omtrent 100,000 frcs. Til Norge udførtes endel Fjær: Paa Konsulatet er opgivet med 2 norske Fartøier 170 Kvintaler (Værdi omtrent 5,500 frcs.); men Udførselen heraf har været større.

I det sidst i f. A. publicerede spanske Stadsbudget er optaget en saakaldet „midlertidig Afgift paa koloniale og andre Artikler“, der svarer til den i 1868 ophævede Konsumtionsafgift. Den Afgift er lagt paa 14 af de vigtigste Artikler i Toldtarifen, hvoriblandt Klipfisk, og opkræves i Forbindelse med Indførsels-tolden. Den udgjør for Klipfisk 8 Realer pr. 100 Kilogr. Foruden med Konsumtionsafgift til Staten kunne udenlandske Artikler efter Municipalloven af 1870 ogsaa belastes med en municipal Konsumtionsafgift i alle Havne, hvor der findes Toldkammere. Denne Afgift maa ikke overstige 25 pCt. af hver Artikels Middelværdi paa Stedet, naar herfra er draget Indførsels-told og Konsumtionsafgift til Staten. Saadan Municipalafgift opkræves i Barcelona siden April Maaned f. A. af forskellige Artikler; for Klipfisk udgjør den 70 cent. (af en peseta) pr. 100 Kilogr. De af Revolutionen i 1868 afskaffede Konsumtionsafgif-ter ere saaledes fuldstændigen gjenoptagne.

Som en Bestemmelse af nogen Interesse for vor Skibsfart kan nævnes, at den Strenghed, hvormed de gjældende Toldordonnancer fastsætte Mulkt for Feil i Manifestet, i det forløbne Aar i en Retning er bleven modificeret. Ordonnancerne af 1870 bestemte ubetinget Mulkt af 1000 pesetas for Undladelse af at

redigere Manifestet i Overensstemmelse med de givne Forskrifter. Dette blev kort efter forandret derhen, at for Fartøier, der ankomme uden Manifest, skal Mulkten være 1000 pesetas, men at Undladelse af at redigere samme saaledes som Anordningerne bestemme, efter Omstændighederne belægges med en Mulkt fra 100 til 1000 pesetas. Da denne Forskrift fremdeles gav Anledning til Forestillinger fra vedk. Konsuler og Legationer, blev ved Kgl. Resolution af 27 Mai f. A. Generaltolldirektøren bemyndiget til at nedsætte Mulkten indtil 10 pesetas, naar den begaaede Feil alene bestaar i Redaktionsfeil i Manifestet, saasom Undladelse af at opgive Fartøiets Drægtighed, Nationalitet eller Mandskab, af at opgive Kolliernes Antal og Vægt saavel med Bogstaver som Tal eller Undladelse af at opgive Afsenderens og Konsignatarens Navne.

Kursen for 90 Dages Datovexler paa London har i Aarets Løb varieret mellem 49 og 49: 80 d, og for 8 Dages Sigtvexler paa Paris fra 5 frcs. 10 cts. til 5. 22 pr. Pjstr. 3 pCt.'s Statspapirer (consolidados) noteredes:

	Udg. af 1871	Udg. af 1872	d. 28 Febr 1873
exterior	34. 85 ⁵ pCt.	30. 05. pCt.	25. 60 pCt.
interior	30. 10. —	25. 80. —	21. 10. —

Alicante.

Til Distriktet ankom i 1872:

10 norske Fartøier dr. 1,558 C.-L. fra Norge med Ladning til Værdi 73,800 Pjstr..

26 - - - 4,479 — fra Udlandet med Ladning

27 - - - 4,688 — - - i Ballast

63 norske Fartøier dr. 10,725 C.-L. tilsammen.

Til Norge afgik 15 norske Fartøier med Ladning til Værdi 15,455 Pjstr.

I 1871 ankom til Distriktet 64 norske Fartøier dr. 11,446 C.-L. Værdien af Importen fra Norge under norsk Flag, bestaaende af Klipfisk og Trælast, var i 1871 57,500 Pjstr.

Af Klipfisk indførtes i f. A. fra Norge under norsk Flag 457,000 Kilogr. mod 310,000 Kilogr. i 1871.

Værdien af Klipfiskindførselen fra Norge under fremmed Flag udgjorde i 1872 38,200 Pjstr. for 363,100 Kilogr. mod 65,500 Pjstr. for 637,200 Kilogr. i 1871.

Al den Klipfisk, som indførtes fra Norge til Distriktet, var for Detailhandlernes Regning og kom saaledes ikke paa Markedet i Partier. Detailpriserne varierede mellem 220 og 205 Realer pr. 100 Kilogr. med Fradrag af Told og Losningsomkostninger. Brugen af norsk Fisk indføres kun med Vanskelighed i denne Del af Landet og fornemmelig i denne Provinds, hvor den newfoundlandske er den eneste eftertragtede.

Af Klipfisk fra Newfoundland og Labradorkysten indførtes til Alicante i 1872 4,275,250 Kilogr.

1871 3,301,150 —

Den høieste Pris, hvortil Newfoundlandfisken solgtes ombord, var 234 Realer pr. 100 Kilogr. og den laveste 192 Realer.

Den af Municipalitetet i Alicante paa Klipfisk lagte Konsumtionsafgift af 20 Realer pr. 100 Kilogr. ophævedes samme Dag, som Republikken proklameredes. Derimod er Consumtions-

Consulatberetninger for 1872. Alicante. Malaga. Gibraltar.

afgiften til Staten, som opkræves i Forbindelse med Indførsels-tolden, gjældende for den fra Norge kommende Klipfisk fra 27de Januar sidstl. Den Bruttofragt incl. Caplaken, som er optjent af de norske Fartøier, der i det forløbne Aar har besøgt Distriktet udgjør:

13,800	Pjstr. fra Norge	} ankomne.
42,100	— - Sverige	
25,400	— - Udlandet	} afgaaede.
20,600	— til Norge	
23,400	— - Udlandet	

Da den største Del af det fra Torrevieja til Norge udskibede Salt var for Regning af Fartøiernes Rederi i Mangel af lønnende Fragtbeskæftigelse, er Fragten beregnet efter de ved Lastningen gjældende Noteringer.

I Fragtfarten paa Alicante, Valencia og Carthagera have Dampskibene, især de engelske, nu ganske fortrængt Seilfartøierne

saavel ved Importen af Stenkul som ved Export af Græs, Malm etc. Med Undtagelse af en liden Ladning fra Skien ere alle til Distriktet indførte norske Planker ankomne fra Christianssund og anvendes disse paa Grund af deres Prisbillighed fortrinsvis til Forfærdigelse af Rosin- og Appelsinkasser.

I April Maaned 1872 nedsatte den spanske Regjering Prisen paa Saltet i Torrevieja for Export til Udlandet til:

36 Realer pr. 1000 Kilogr. for hvidt, vasket

30 — — — — ordinært, uvasket paa Vægtskaalen i Saltgaarden; Lastningsomkostninger ca. 8 Realer pr. 1000 Kilogr. Betydelige Forraad af hvidt, graat og rødt Salt af smuk Kvalitet findes i Torrevieja.

Sundhedstilstanden i alle Distriktets Havne saavel som i hele Spanien er fuldkommen tilfredsstillende.

Til samtlige spanske Havne, hvor Consularagenter findes ansatte, ankom:

		Ladningernes Værdi.	
1872	352 norske Fartøier dr. 48,277 C.-L. deraf fra Norge 96 dr. 9,992 C.-L.	312,157	£
1871	362 — — — — 51,591 — — — — 87 — 7,815	174,480	—
1870	311 — — — — 43,855 — — — — 60 — 5,554	149,520	—
1869	254 — — — — 35,287 — — — — 46 — 4,279	119,820	—
1868	267 — — — — 37,713 — — — — 46 — 3,994	97,890	—

Efterat Differentialtolden paa Klipfisk under fremmed Flag fra Begyndelsen af 1872 er ophørt at være gjældende, transporteres denne nu for den største Del i norske Fartøier.

Udsigterne for Norges Handelsforbindelser med Spanien i dette Aar ere høist nedslaaende, da den Borgerkrig, som allerede i nogen Tid har raset i Nordspanien og Catalonien, truer med at udbrede sig over hele Landet. Alle Handelsoperationer lammes ved den herskende Usikkerhed, og da Jernbanerne uophørligen afbrydes, umuliggjøres Transporten af Varer fra de fleste Søstæder til det Indre af Landet.

Malaga.

Til Distriktet ankom i 1872 23 norske Fartøier dr. 3,452 C.-L., hvoraf med Ladning 6 fra Norge, 1 fra Sverige og 12 fra Udlandet samt i Ballast 4 fra Udlandet.

Fra Norge indførtes med norske Fartøier 28,047 Voger Klipfisk og 1,861 Planker til samlet Værdi 152,500 Bco $\frac{1}{2}$.

Til Norge fandt ingen direkte Udførsel Sted.

Indførselen af Klipfisk fra Norge har tiltaget betydelig. Der betaltes i Gjennemsnit 4 $\frac{3}{4}$ à 5 Pjstr. pr. Kvintal à 100 \mathring{a} spansk ombord, og der er Udsigt til, at Forbruget af denne Artikel her vil tage Opsving.

Medens Planker i Foraaret solgtes for 10 à 10 $\frac{1}{2}$ Pjstr. pr. regulært Dusin ombord, stege Priserne ud over Høsten til 13 Pjstr., hvilke Priser som Følge af det stigende Behov have Udsigter til at ville holde sig for de næste Ankomster.

Skibsfarten har for Malagas Vedkommende holdt sig paa omtrent det samme Standpunkt som tidligere, derimod udviser den i Almeria en Tilbagegang, idet dertil kun er ankommet 1 norsk Fartøi det forløbne Aar.

Frugthøsten har givet rigt Udbytte og smukke Kvaliteter, og Priserne ere langt billigere end i 1871.

Den sidste Vinhøst har ligeledes givet et heldigt Resultat, hvilket ogsaa er Tilfældet med Olivenhøsten. Prisen paa denne Artikel holder sig i 28 Bco $\frac{1}{2}$ pr. 50 Kilogr., og man venter senere at kunne gjøre billigere Indkjøb.

Gibraltar.

Af norske og svenske Fartøier ankom i 1872 63 hvoraf 44 norske dr. 8,203 C.-L. og 19 svenske dr. 1,800

N.-L., medens Antallet i 1871 var 114 hvilket saaledes for det sidste Aar viser en Formindskelse af 51

Fra norske Havne ankom med Fiskeladning 7 Fartøier, heraf 3 norske og de øvrige fremmede. Samtlige forlod denne Havn uden at foretage nogen Udlosning. Fra svenske Havne ankom med svenske Produkter — Planker samt et ubetydeligt Parti Spirer — 7 Fartøier, 5 norske og 2 svenske. Af disse udlossede 2 af de norske samt de 2 svenske sin Ladning her, og kan den samlede Værdi heraf beregnes til 5,083 £ mod 2,624 £ i 1871. Grunden til denne betydelige Værdiforøgelse maa ikke alene søges i det større Forraad, som indførtes i 1872, men ogsaa i den betydelige Stigning i Plankepriserne, der fra 9 Pjstr. gik op til 11 $\frac{1}{2}$ Pjstr. à 12 $\frac{1}{2}$ pr. Tylvt. 3 Toms Planker er fremdeles den eneste Artikel, hvormed her er Noget at udrette. Der betales for Partier paa 50 Tylvter og opover 11 $\frac{1}{2}$ à 12 Pjstr. pr. Tylvt.

For de 2de fra Sverige med Ladning ankomne norske Fartøier udgjorde Fragt og Kaplake ca. 19,160 frcs.

Consulatberetninger for 1872. Lissabon. St. Ubes.

Lissabon.

Indførselen af norsk Klipfisk til Portugals Havne viser for det forløbne Aar en betydelig Stigning, idet der indførtes 113,000 Voger mod 66,350 i 1871, 72,700 i 1870 og 52,260 i 1869. Efterat Dampskibe nu ere begyndte at anvendes i denne Trade, ere de ankomne Partier blevne udlossede i bedre Tilstand og til mere passende Tider. Det viser sig ogsaa hensigtsmæssigt kun at udlosse smaa Partier ad Gangen i hver Havn, som Dampskibene anløbe. Den norske Klipfiskhandel paa Portugal fortjener Opmærksomhed, da Oporto siges at være Europas største Afsætningssted for denne Vare. Priserne have holdt sig omkring 6 Milreis pr. Kvintal à 60 Kilos for løs Fisk og omkring 5,400 Reis pr. Kasse à 45 Kilos frit frabord. Disse Priser kunne ansees som normale og ere for Tiden let at opnaa paa Grund af de knappe Beholdninger her og i Oporto. De øvrige norske Produkter pleie i Portugal kun at nyde ringe Efterspørgsel. Til Lissabon, hvis Stenkulsforbrug stadig tiltager, indførtes under norsk Flag det forholdsvis ubetydelige Parti af 11,000 Tons.

Angaaende Portugals egne Produkter kan oplyses, at Salt-høsten i det Hele har givet under et Middelsudbytte, hvad Kvantiteten angaar. Paa Grund af de store Beholdninger fra det foregaaende Aar fandt dog ingen Prisforhøjelse Sted og sælges grov, hvid Lissabons Vare fremdeles til 1,300 Reis pr. Moy à 828 Litres ved Fartøiets Side. Distriktets Export til Norge opgik til 13,734,000 Litres.

Da Korkforbruget i det nordlige Europa stadig tiltager og betydelige Ordres for engelsk Regning som oftest indtræffer, har denne Artikel for de fleste Sorter yderligere steget 15 til 20 pCt. For Kork til Fiskerierne betales nu 2,200 Reis pr. Kvintal à 60 Kilos og for finere Sorter i Forhold dertil. Det er raadeligst ikke at vente forlænge med at gjøre Bestillinge, da Varen afskibes herfra saa hurtig, som den kan tilberedes, og efter al Sandsynlighed længere frem turde stige end yderligere. Til Norge udførtes fra Distriktet 267,000 Kilos mod 143,000 i Gjennemsnit de 3 foregaaende Aar. For Oranger betales omkring 10 sh. Sterl. pr. liden Kasse.

Fra Lissabon exporteres aarlig store Kvantiteter Malm af forskjellig Slags, og der sysselsættes aarlig en Mængde især engelske Fartøier i denne Fart. De fleste aflevere sine Ladninger i Havne ved Bristolkanalen. Følgende Fragter have i Aarets Løb været afsluttede i mængdevis og kunne ansees som normale:

Mineralier til Newcastle 15—17 sh. pr. Ton, Swansea 11—14 sh., Gent 18—20 sh. Salt til Bergen 18—20 sh. Hb. Bco. pr. Tønde og 5 pCt., Holland 14 16 sh. Sterl. pr. Ton, Skotland 13—14 sh., Rio Janeiro 25—26 sh., Rio Grande 38—40 sh., Stettin 12—13 sh., Riga 12—14 Rubler. Hvede til Hull 3 sh. 6 d pr. Qvarter. Kork til Kjøbenhavn 70—80 sh. pr. Ton, Bremerhafn 65—80 sh., London 50—60 sh. Olive til Bristol 25 sh. pr. Ton à 252 Gallons. Petersburg 32—37 sh.

Disse sidste Fragter passe særdeles for mindre Fartøier, der om Vaaren eller Forsommeren agte sig til Østersøen og optage aarlig omkring et Dusin Seilere. Det er her paa sit Sted at bemærke, at endel Skippere af forskjellige Grunde, uden tilbørligt Hensyn til deres Rederes virkelige Interesse, seile hjem med Salt, medens større Fordele staa aabne for deres Fartøier i

Fragtfarten, især da Saltskibningen for ikke at trykke Markedet hjemme og ligeledes af statsøkonomiske Grunde i Almindelighed kun bør vælges som den sidste Udvei. Der findes nok af ældre og for andre Reiser uskikkede Fartøier tilovers for Saltraden, uden at Fartøier i god Klasse behøve at benyttes til Norges Saltforsyning. I Almindelighed benytte de norske Rederier sig for lidet af Fragtfarten til og fra Portugals Havne og gaa derved for en stor Del glip af de Fordele, som f. Ex. Brasiliefarten tilbyder. Riga-Oporto og New-York-Lissabons Linierne forsømmes ogsaa uden tilstrækkelig Anledning, da al Differentialtold for norske og svenske Fartøier allerede for nogle Aar siden er afskaffet, og de forenede Rigers Fartøier nyde en velfortjent Anseelse.

Uagtet Portugal saavel i kommerciel som finansiell Henseende i de sidste Aar er gaaet betydelig fremad, har den norsk-svenske Skibsfart paa Landet ikke vist en tilsvarende Fremgang. Til Distriktets Havne ankom saaledes i 1872 for at losse eller indtage Ladninger paa et eller flere Steder kun 87 norske Fartøier paa 9,002 C.-L., foruden 6, dr. 659 C.-L., til de capoverdiske Øer.

Det er imidlertid glædeligt at kunne bevidne, at de skandinaviske Søfolk i de senere Aar ere mindre tilbøielige til Nydelsen af Spirituosa og derfor udvise en større Orden saavel ombord som iland.

St. Ubes.

Af norske Fartøier ankom i 1872 til Stedet:

2 dr. 348½ C.-L. med Stenkul

74 - 9,022½ — i Ballast

Tilsammen 76, dr. 9,371 C.-L. Af disse afgik 73 herfra til Norge med 36,758 Moy Salt, 1047 Qvintal Korkebark, 63 Kasser Appelsiner, 5½ Pibe Portvin, 2 Ankere Olivenolie, 2 do. Honning, 64 Kasser Vindruer til samlet Værdi 145,876 Bco $\frac{1}{2}$.

Den direkte Importhandel til dette Sted er fremdeles saagodtsom ingen, da de Handlende stadig forsyne sig fra Lissabon. Pladsens Behov for nordiske Produkter, som Jern, Planker, Klipfisk etc. er dog langtfra saa ubetydelig, at der ikke skulde være Anledning til direkte Indførsel, men alle Forsøg ere desværre strandede paa gamle Vaner, som kun Fremtiden vil kunne fortrænge. Klipfiskforbruget er her uagtet den store Rigdom paa fersk Fisk særdeles betydelig, da den største Del af den ferske Fisk strax afsendes til Lissabon og Provindsen Alemtejo samt til Spanien. Forrige Aars Salthøst var ubetydelig og anslaaes blot til ca. 100,000 Moy, som dog i Forbindelse med den gamle Beholdning vil være mere end tilstrækkelig for den kommende Skibning, indtil dette Aars Høst indtræffer. Saltprisen er fremdeles 1,200 Reis pr. Moy, og Kvaliteten i Regelen udmærket smuk. Vinhøsten var langtfra rig i dette Distrikt, men dog bedre end i det foregaaende Aar. Produktionen af Appelsiner, Citroner og Pomerantser er i stadigt Tiltagende. Prisen paa disse Frugter er for Tiden 2,000 Reis pr. Kasse paa ca. 350 Frugter. For Risengryn betales fremdeles 12 à 1,300 Reis pr. Kilo. Olivenhøsten er tildels mislykket, men Olivepriserne ere dog ikke stegne højere end til 1,100 Reis pr. Alqueire à 6 Canod. Korkpriserne ere paa Grund af den forøgede Efterspørgsel stegne betydeligt og

Consulatberetninger for 1872. St. Ubes. Genua. Livorno. Rom.

noteres nu fra 30 til 264 Reis pr. Kilogram, modsvarende 1,800 og 15,840 Reis pr. Qvintal.

Fragtmarkedet var i f. A. meget indskrænket, dog bleve nogle Befragtninger afsluttede til Rio Grande do Sul for 40 à 42 sh. Sterl., Rio de Janeiro eller Santos 25 à 26 sh. p. Ton samt nogle høist faa til Norge for 18 à 20 β Bco. for udlosset Tønde.

Helbredelsestilstanden i Distriktet er fremdeles god.

Genua.

Den norske Skibsfart paa denne Havn udviser i afvigte Aar 27 Skibe paa 4,284 C.-L., hvoraf 8 paa 775 Læster ankom fra Hjemstederne. Af svenske Fartøier ankom blot 6 paa 731 N.-L.

Foruden den med 8 norske Skibe stedfundne Tilførsel af 41,319 Voger Stokfisk ankom med 6 fremmede og 1 svensk paa 410 Læster

44,168 -- eller ialt

85,487 Voger. Velsorteret, sund og god Stokfisk betaales med 12 à 13 Lire pr. Voger, ringere Varer med 10 à 11 Lire.

Høsten faldt meget slet ud i Distriktet, og til denne Ulykke knyttede sig flere for Italien ukjendte Regnfald og Oversvømmelser, som har fremfaldt megen Elendighed blandt Landbefolkningen.

Guldagio steg til 111 pCt., og da Landet har mange Behov at tilfredsstille, vil Regjeringen antagelig ikke saa snart blive sat istand til at tilveiebringe et bedre Forhold mellem Papir og Metalmynt.

Livorno.

I 1872 ankom hertil 17 norske Fartøier dr. 3,091 C.-L. Af Rundfisk indførtes tvende Ladninger, den ene fra Bergen og den anden fra Tromsø i tydske Fartøier. Ladningen fra Bergen befandt sig at være af en udmærket Kvalitet og fandt strax Kjøber til en Pris af 12½ Lire. Med denne Ladning ankom tillige 400 Tønder Storsild, og finder denne Vare lettelig Afsætning, naar den ankommer i Sommertiden i god og forsvarlig Tilstand samt med det her brugelige Kvantum af ca. 400 Sild pr. Tønde. Ladninger fra Tromsø ankom hertil i bedærvet Tilstand. Størstedelen af denne Ladning, som bestod af de her stærkt søgte smaa Fisk, afsendtes til Neapel, en lidén Del solgtes her, og Resten, et ikke ubetydeligt Kvantum, blev efter Sundhedskommissionens Ordre kastet i Søen. Af norske Trævarer indførtes intet.

Vexelkursen paa Paris har i den sidste Halvdel af 1872 stadig været fra 110 til 112 Lire pr. 100 frcs. og de norske Skibsfartøier, som bragte Ladning med Fragt i frcs. uden Tilførsel „betalbar i Guld“ lede et Tab af 10 til 12 pCt.

Som tidligere meddelt blive nemlig Fragter, som ere stipulerede i frcs. uden den ovennævnte Bemærkning, betalt med italienske Lirer uden Hensyn til Coursen.

Rom.

Til Kongeriget Italiens Havne ankom i Aaret 1872 199 norske Fartøier, dr. 31,601½ Læster, og 50 svenske, dr. 5,744½

Læster. Sammenlignet med 1871, da der til italienske Havne ankom 156 norske Fartøier dr. 22,939 Læster og 65 svenske, dr. 6,441 Læster, viser de forenede Rigers Skibsfart paa Italien i det sidstforløbne Aar saaledes en ikke ubetydelig Forøgelse, idet de norske Fartøiers Antal er forøget med 43 og Læsteantallet med 8,662½ og de svenske vistnok i Antal er aftaget med 15 men i Læsteantal kun med 696½. Denne Forøgelse har især fundet Sted inden Messinas Consulatdistrikt, hvor de norske Fartøiers Antal f. A. er forøget med 37 og Læsteantallet med 6,042 Læster.

Intet norsk eller svensk Fartøi er i Aarets Løb bleven solgt i Italien og heller ikke er noget fremmed Fartøi indkjøbt dersteds af norske eller svenske Redere.

Værdien af den i forrige Aar fra Norge til Italien indførte Tørfisk antages at opgaa til omkring 4,300,000 Lire mod 3,540,169 i 1871.

Til Venedig, hvorhen den største Indførsel af Tørfisk finder Sted, er i f. A. indført 166,982 Voger til en Værdi af 2,254,500 Lire mod 136,323 Voger til en Værdi af 1,704,038 Lire i 1871. Denne ikke ubetydelige Forøgelse af 30,659 Voger til Værdi 550,462 Lire har, efter hvad Consulatet i Venedig antager, fornemmelig sin Grund i Varens forbedrede Beskaffenhed, da alle i afvigte Høst til Venedig ankomne Ladninger vare af meget god Kvalitet og vel indlastede, saaat de ikke have lidt Skade underveis. Afsætningen var ogsaa, tildels paa Grund af de forhøiede Priser i Levnetsmidler i Almindelighed og specielt som Følge af Varens udmærkede Beskaffenhed, særdeles livlig til en Pris af 82 Lire pr. 100 Kilogr., og Beholdningen ved forrige Aars Slutning kun 15,000 Voger*). I Begyndelsen af f. A. ankom til Venedig nogle Ladninger af mindre god Beskaffenhed, hvilke som Følge deraf først kunde forsælges ud paa Sommeren til Priser, som varierede mellem 50 og 68 Lire pr. 100 Kilogr.

Til Genuas Consulatdistrikt indførtes Tørfisk til en Værdi af 950,000 Lire.

Til Neapels Consulatdistrikt indførtes 51,400 Voger til en omtrentlig Værdi af 550,000 Lire mod 60,300 Voger i 1871, og Tilførselen var saaledes noget formindsket, men flere Ladninger vare ivente ved Begyndelsen af dette Aar. Omsætningen var dersteds særdeles livlig og en fra Vadsø i udmærket Tilstand ankommet Ladning blev solgt for 12.50 Lire pr. Vog. medens Ladninger fra Bergen solgtes for 10 Lire pr. Vog. Alle i f. A. modtagne Ladninger ankom i god Tilstand.

Til Messinas Consulatdistrikt indførtes Tørfisk for omtrent 460,000 Lire og til Livorno for omtrent 70,000 Lire.

Af hvad ovenfor er anført viser det sig, at ikke alene Indførselen af denne Vare er ikke ubetydelig forøget i f. A., men at ogsaa Varens Beskaffenhed paa et Par Undtagelser nær har været god, hvilket er saameget glædeligere efter de mange Klager, som hørtes herover i 1871. Da Priserne paa Levnetsmidler fremdeles stige hersteds, synes der at være al Grund til fremdeles at haabe paa en god Afsætning af denne Vare.

*) I Begyndelsen af dette Aar er dog Beholdningen, trods en fortsat livlig Afsætning, paa Grund af stærk Tilførsel gaaet op til 85,000 Voger, medens Prisen er gaaet ned til 78 Lire pr. 100 Kilogr.

Consulatberetninger for 1872. Rom. Messina. Malta.

Indførselen af Jern og Trævarer synes at være om ikke formindsket saa dog ialfald ikke forøget, og opgives Grunden hertil for Jernets Vedkommende især at være den Prisforhøielse, som har fundet Sted paa Udførselsstedet.

Hvad Udførselen fra Italien til de forenede Riger angaar, er det umuligt at give fuldstændige Oplysninger. Udførselen af Salt, som i 1871 gik ikke ubetydeligt ned, er i f. A. næsten fordoblet, idet der fra Sicilien er udført til Norge 12,979½ Læster og til Sverige 3,032½ Læster mod 6,838½ til Norge og 1,997½ til Sverige i 1871. Udførselen af Salt til de forenede Riger sker naturligvis i de fleste Tilfælde direkte fra italiensk til en af de forenede Rigers Havne og for en stor Del med de forenede Rigers Fartøier. Udførselen af de øvrige Exportartikler til de forenede Riger foregaar derimod for den største Del med fremmede Fartøier og paa indirekte Vei. Som et Exempel herpaa kan anføres, at et engelsk Dampskib af den saakaldte Hull-Linie, som i disse Dage afgaar til Hull, i Messina og Melazzo skal indlaste 200,000 Kilogr. Varer, for det meste Olivenolie, bestemte til forskellige Havne i de forenede Riger.

Kornhøsten i Italien har i 1872 været uheldig, Maishøsten derimod tilfredsstillende over hele Riget og i flere Provindser særdeles god. Da Kornet er en langt vigtigere Produktionsartikel end Maisen, maa Aarets Høst betragtes som daarlig. Vinhøsten har ligeledes været uheldig baade hvad Kvantitet og Kvalitet angaar, Oliehøsten derimod meget god i alle Henseender og bedre end det næst foregaaende Aars. Silkeavlens har ogsaa givet et noget gunstigere Udbytte end i det foregaaende Aar. Saltproduktionen har fremdeles været god og viser nogen Forøgelse.

Italiens Indførsel har i det forløbne Aar tiltaget betydeligt, medens Udførselen har aftaget. Værdien af de indførte Varer beregnes til 1,186,611,328 Lire og af de udførte til 1,167,201,119 Lire. Disse Tal udvise i Sammenligning med det foregaaende Aar, naar man tager Hensyn til den nye Vurderingmaade, en virkelig Forøgelse i Importværdien af 122,131,612 Lire og en Formindskelse i Exportværdien af 116,206,058 Lire. De Artikler, som vise den største Forskjel ere: Raasilke og Silkevarer, hvoraf Indførselen i f. A., sammenlignet med 1871, er forøget med 29 Millioner, medens Udførselen er formindsket med 34; Korn, hvoraf Indførselen er forøget med 29 Millioner og Udførselen formindsket med 5; Kvæg, hvoraf Indførselen er forøget med 3 Millioner og Udførselen formindsket med 20, samt Lin og Kamp, hvoraf Indførselen er forøget med 3 Millioner og Udførselen formindsket med 20. Dette for forrige Aars Handelsballance saa uheldige Forhold har sin hovedsagelige Grund i Aarets daarlige Høst og vel ogsaa deri, at der hvad Olie og Raasilke angaar er opsamlet store Beholdninger, som ikke ere blevne solgte samt endelig for nogen Del i den forøgede Indførsel af Silkevarer og andre Luxusartikler. Som en naturlig Følge heraf var ogsaa Guldagioen, som i 1871 aldrig oversteg 7 pCt., ved f. A.'s Slutning gaaet op til 12 pCt. og er for Nærværende 17 pCt. Til denne høie Pris paa Guld har vel ogsaa den sterke Efterspørgsel derefter i Frankrig i Anledning af Krigsomkostningernes Betaling bidraget i ikke ringe Grad.

Toldindtægterne for f. A. vise i Sammenligning med 1871 en Forøgelse af 6½ Millioner Lire. Ingen Forandring har fundet Sted i Toldtariffen.

Den italienske Handelsflaade vedbliver at udvikle sig kraftigt, og specielt er Dampskibsflaaden forøget betydelig. Regjeringen, som interesserer sig livligt for dennes Udvikling, ydede i f. A. næsten 8 Millioner Lire som Bidrag til de private Dampskibspostlinier, hvoraf 2 Millioner i bestemte Summer til de Selskaber, som besørgede Trafiken til Ægypten og Indien, og Resten, beregnet efter 21 Lire pr. italiensk Mil (lega), til de Selskaber, som besørgede Trafiken langs den italienske Kyst.

Messina.

Til Distriktet ankom i 1872 111 norske Fartøier, dr. 17,128 C.-L., mod 74, dr. 11,086 C.-L., i 1871, hvilket altsaa for det sidstforløbne Aar viser en Forøgelse i den norske Skibsfart af 37 Fartøier og 6,042 C.-L. Af disse Fartøier ankom 1 fra Norge med Tørfisk og de øvrige fra Udlandet hvoraf 24 med Ladning. Til Norge afgik 76 Fartøier med Saltladning. De forenede Rigers Handelsforbindelse med Sicilien bliver for hvert Aar af større Betydning, men deres Skibsfart paa Øen tiltager ikke i samme Forhold, da den største Del af de sicilianske Produkter indføres til de forenede Riger under fremmed Flag. Det er heller ikke muligt at skaffe nogen nøiagtig Opgave over denne Udførsel, da de herværende Exportører pleie at holde deres Forsendelser til Norge og Sverige saa hemmeligt som muligt.

Den indførte Tørfisk har været af god Beskaffenhed og fundet saameget lettere Afsætning, som den ankom med passende Mellemrum. Der findes for Tiden kun en liden Beholdning af ca. 3000 Voger, som snart vil blive udtømt, saaat man vistnok før September vil begynde at gjøre Indkjøb. Forbruget har været regelmæssigt i denne Sæson, og man kan under de herskende moderate Oliepriser antage, at den kommende Sæson ikke vil være mindre gunstig.

Malta.

I Aarets Løb ankom hertil 31 norske Fartøier, dr. 8,012 C.-L., hvoraf 9 vare Dampskibe. Kun 3 af disse Fartøier, hvoriblandt 1 Dampskib, bragte Ladning for Malta nemlig Stenkul, det ene af Seilskibene ogsaa medhavende et lidet Parti norsk Tørfisk. Intet fremmed Fartøi vides i Aarets Løb at være ankommet hertil fra Norge, ikke heller antages noget at være afgaaet fra Malta derhen. Som sædvanlig indførtes saaledes næsten intet andet end Stenkul i norske Skibe, og selv denne Artikel bragtes kun i ubetydelig Kvantitet mod, hvad der indførtes med Fartøier, tilhørende forskellige fremmede Flag. Fragten for Sparto herfra til Liverpool i det forløbne Aar varierede mellem 30 og 40 sh. pr. Ton i Seilfartøier og omkring 30 sh. i Dampskibe. Disse Angivelser ere dog ifølge sin Natur ingenlunde ufravigelige, thi naar Fartøierne, især de til faste Linier hørende Dampskibe have overflødig Plads, acceptere de ofte meget lave Tilbud. Udfragten for Stenkul var i Aarets Løb 13 sh. 3 d til 14 sh. 6 d pr. Ton fra Cardiff og forholdsvis fra andre Kulhavne. Den Bruttofragt, som i Aaret 1872 indvandt af her lossede norske Skibe, var omtrent 1,606 £.

Consulatberetninger for 1872. Triest. Athen. Constantinopel.

Triest.

Til dette Consulatdistrikt ankom i forrige Aar ikkun 18 norske Fartøier paa 2,501 C.-L.

Direkte fra Norge ankom intet norsk Fartøi, derimod indførtes med 4 danske og 3 tydske Fartøier 36,070 Voger Rundfisk direkte og 4000 Voger indirekte fra Norge. Prisen varierede fra 14 Bco $\frac{1}{2}$ til 19 $\frac{1}{2}$ Bco $\frac{1}{2}$ pr. Vog efter Kvaliteten, som med nogle af de nævnte Ladninger var meget slet. Deposito ca. 5000 Voger. Til Norge fandt ingen Vare-Udførsel Sted.

Triests Hoved-Export-Artikler ere Kornvarer, Mel og Stav. Af Kornvarer var Udførselen forrige Aar ubetydelig som Følge af den mislykkede Høst i Ungarn og indskrænkede sig næsten udelukkende til fra Donau-Havnene tilført Mais. Melexporten var betydelig mindre end i det foregaaende Aar, nemlig til

England 141,025 Colli imod 216,267 i 1871

og til Brasilien 146,389 Fade - 167,983 - 1871

Stavudførselen er stadig tiltagende; forrige Aar blev udført til

England 3,916,985 Stkr. imod 1,740,717 i 1871

Frankrig 38,702,676 — - 30,321,551 - 1871

I den nævnte Export til Frankrig deltog 265 Seilfartøier, i Udførselen til England derimod ikkun 10 Seilfartøier, medens Størstedelen afgik med Dampskibe.

Fragterne pr. Dampskib vare største Delen af Aaret meget lave nagtet de dyre Stenkul; i flere Maanedøer exporteredes Mel til Liverpool til 16 sh. stg. pr. Ton in full; imod Høsten bragtes Fragterne med Møje op til 25 sh., men ved Udgangen af Aaret kunde man igjen afskibe til 20 sh. stg. Kornvarer bleve kun tagne som Ballast fra 2 sh. 6 d til 3 sh. stg. pr. Quarter.

Fragterne for Seilfartøier til Brasilien varierede fra 40 sh., 42 sh. 6 d til 50 sh., 52 sh. 6 d stg. pr. Ton Mel; passende Fartøier, nemlig fra 150 til 200 Tons manglede næsten bestandig.

Stavfragterne til England varierede mellem 6 sh. 6 d og 5 sh. 6 d pr. 100 Stav, til Bordeaux mellem 10 frcs. og 7 frcs. pr. 100 Stkr.; til Marseille mellem 13 $\frac{1}{2}$ og 20 frcs. og til Cette mellem 15 $\frac{1}{2}$ og 21 frcs. pr. 42 \square Fod. For Øieblikket ere Fragterne meget lave; i disse Dage, Slutningen af Januar 1873, blev et Fartøi fragtet til Bordeaux til 6 $\frac{1}{2}$ frcs pr. 100 Stkr. 37" 5 $\frac{1}{2}$ " 15" Dimension.

Ifølge den først nylig udkomne Sammenstilling af Triests Handel i 1871 beløb Triests Import i det nævnte Aar sig til 158,530,182 fl. og Exporten til 110,472,113 fl.

Athen.

Som sædvanlig har der heller ikke i 1872 fundet nogen direkte Indførsel Sted fra Norge til Distriktet ligesaa lidt som nogen Udførsel herfra til de forenede Riger. Adskillige nordiske Artikler finde Afsætning paa de græske Handelspladse, men disse indføres ikke direkte men paa anden Haand fra andre Lande. Saaledes kan nævnes svensk Stangjern, de velbekjendte Sikkerhedsfyrstikker og tildels norsk Klipfisk. Som før bemærket turde denne fuldstændige Mangel paa al direkte Ombytning af Produkter og Industriartikler mellem de forenede Riger og dette Land

dels hidhøre fra den græske Handelsværdens Ubekjendtskab med vore Produkters Hjemsted, da den forsyner sig med disse paa andre Markeder, dels Mangelen paa direkte Kommunikationer med de forenede Riger, hvilket gjør det næsten umuligt for den græske Handel at søge vore Produkter paa det naturligste og fordelagtigste Marked, nemlig Produktionsstedet. Med England, Frankrige, Østerrige og Italien vedligeholdes derimod disse Kommunikationer en eller flere Gange i Ugen med regelmæssige Dampskibslinier. Concurrencen mellem Seil- og Dampskibe bliver dagligen saa meget mere til Fordel for de sidste, at man ikke kan benegte, at den Tid nærmer sig, da Seilskibene idetmindste i Middelhavet ganske ville blive fortrængte. Selv iaar, da Stenkulspriserne paa Grund af Strikeforholdene i England have naaet en saa usædvanlig Høide, har dog Concurrencen snarere været i Tiltagende end i Aftagende. Lige indtil de sidste Aar have dog denne Concurrence respekteret tvende Fragtmarkeder, hvor Seilfartøierne hayde frit Felt, nemlig Korntransporten fra det sorte Hav samt Stenkulimporten fra England. Til Transporten af disse Varer, hvor en let og fordelagtig Combination af Tur og Returfragt hørte til Sagens Natur, anvendtes udelukkende Seilfartøier. Dette er nu ikke Tilfældet. Kornhandlerne i Sortehavshavnene have begyndt at indse Fordelene -- billigere Assurancer, hurtigere og regelmæssigere Frenkomst -- ved ogsaa i denne Transport at anvende Dampskibe og 5 à 6 Aar have været tilstrækkelige til at indføre denne Opfatning i den almindelige Handelstrafik og fremkalde den anselige Dampskibsflaade, som nu aarlig søger dette Fragtmarked. Noget Lignende har i forrige Aar fundet Sted i Stenkultransporten. I de foregaaende Aar indførtes mindst en Trediedel af den i Grækenland forbrugte Stenkul med norske Fartøier, som derpaa fortsatte Veien i Ballast til det Sortehav for at tage Returfragt med Korn. I 1872 har kun 7 norske Fartøier faaet Kulfragt til Grækenland. Den øvrige Indførsel sker pr. Dampskib. At vore Redere og Kornimportører i Norge have indseet Fordelen af at anvende Dampskibe i Sortehavsfarten bevises af de Selskaber, som i den senere Tid have dannet sig til Anskaffelse af hensigtsmæssige Dampbaade til denne Fart. I disse Forsøg ligger utvivlsomt Spiren til en glimrende Fremtid for vor Handel med denne Del af Verden. Paa den ene Side skulle mange af vore Produkter derved blive bedre kjendte og her finde et udstrakt Marked og paa den anden ville mange græske Produkter, som Korinter, Vine, Tobak, Farver o. s. v. blive Gjenstand for en aarlig Udførsel herfra til de forenede Riger.

Constantinopel.

Af norske Fartøier ankom i 1872 til Distriktet 39, dr. 6,864 C.-L., hvoraf 4 Dampskibe, dr. 1551 C.-L., hvorhos 230, dr. 48,271 C.-L., anløb Constantinopel paa Reise til og fra det sorte Hav.

Disse Tal udviser for det sidstforløbne Aar en betydelig Formindskelse i den norske Skibsfart paa disse Farvande. Her ved maa vistnok bemærkes, at efter det nye Reglement kunne Fartøier, som paa Reisen til det sorte Hav anløbe Constantinopel for at erholde Firman for Passagen gennem Bosphorus, paa

Consulatberetninger for 1872. Constantinopel.

samme Tid skaffe sig det for Tilbageisen nødvendige Firman og derved undgaa paany at anløbe Constantinopel. Men selv bortset fra de Fartøier, som have benyttet sig af denne Adgang, bliver Formindskelsen dog fremdeles meget betydelig. Grunden hertil turde dels være at søge i den uheldige Høst og deraf følgende formindskede Kornexport fra Rusland og Donaufyrstendømmerne, dels i det daglig stigende Antal af Dampskibe, som deltage i Fragtfarten paa disse Farvande og Aar for Aar gjør Concurrencen vanskeligere for Seilfartøierne. Det viser sig ogsaa, at engelske, østerrigske, italienske, danske og hollandske Seilfartøier i Aaret 1872 have aftaget omtrent i samme Forhold som de norske og svenske, nemlig 45 à 50 pCt., medens de tyske have aftaget i endnu større Grad eller nærmere 70 pCt., og de belgiske ganske ere forsvundne. De eneste, som udvise en Fremgang ere de tyrkiske og russiske Fartøier. Med Hensyn til de første har dette Forhold sin Forklaring deri, at de statistiske Opgaver ogsaa omfatte Kystfartøier, hvis Virksomhed ingenlunde bero paa Korntransporten, men paa den stadigt tiltagende Kysthandel, og hvad de russiske Fartøier angaar, turde Aarsagen til deres forøgede Antal være at søge i en almindelig Tendents hos den græske Handelsflaade til at forandre Nationalitet og antage russiske Flag for at undgaa den i Frankrige indførte Differentialafgift for fremmede Fartøier, hvilken Afgift, da der ikke mellem Frankrige og Grækenland existerer nogen Handelstraktat, maa erlægges af græske Fartøier. Mindst $\frac{3}{4}$ af Kornexporten til Frankrige sker med græske Fartøier. Differentialafgiften har i 1872 nødsaget disse til at føre sine Kornladninger til Italien for derfra at lade dem overføres til Frankrige paa italienske Fartøier, der ere befriede fra denne Afgift eller, naar dette har ladet sig gjøre, at antage et andet ligeledes begunstiget fremmed Flag. Viceconsulen i Taganrog indberetter saaledes, at af de i Aarets Løb til hans Distrikt ankomne græske Fartøier have ikke mindre end 39 forladt Stedet under russisk Flag. Desuagtet viser den græske Skibsfart en forholdsvis mindre Tilbagegang end andre Nationer. Men dette forklares let, naar man erindrer, at Fragternes Synken har en mindre Indflydelse paa de græske end andre Nationers Fartøier, da de i Tilfælde heraf uden Vanskelighed kunne søge et andet og gunstigere Fragtmarked. Paa Grund af deres egne Havnes Nærhed anse Grækerne det sorte Hav som deres naturligste Seiladsfelt og bestemme sig nødig til at forlade et Fragtmarked, hvor de ere hjemme, for et fjernere. Desuden have de en Fordel over andre Nationer i de forholdsvis ringe Omkostninger, hvorunder deres Fartøier seile. Ingen Sømand i Verden tjener for saa billig Hyre og lever saa sparsomt som den græske, men han farer nødig med fremmede Skibe. Dygtig som Sømand er han dog af et ustyrligt Temperament og vænner sig vanskelig til den europæiske Disciplin. Paa sit eget Lands Fartøier tjener han ogsaa ofte ikke for Hyre men i Lighed med sin Kaptein for en vis Andel i Fragten, og han har hyppig paa samme Maade som denne en Andel i det Fartøi, hvormed han er paamønstret.

Betragter man Listen over de i Aarets Løb ankomne Dampskibe, saa viser det sig, at deres Antal er tiltaget betydeligt for saagodtsom alle Nationers Vedkommende.

	1871.		1872.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Storbritanien	1,224	763,788	1,788	1,049,036
Østerrig-Ungarn	385	278,843	403	308,722
Tyrkiet	291	175,143	260	128,318
Rusland	225	205,614	268	234,974
Frankrige	178	121,568	259	164,458
Italien	36	16,964	102	26,125
Belgien	18	19,547	35	36,757
Grækenland	17	2,062	18	2,356
Holland	15	16,348	27	24,992
Norge og Sverige	11	7,261	16	12,012
Spanien	11	3,536	-	-
Danmark	-	-	6	6,181
Preussen	-	-	2	653

Af disse Dampskibe tilhøre de franske, østerrigske, russiske og tildels italienske Passagerlinier og vedligeholde regelmæssige Forbindelser mellem de fornemste Havne i Middelhavet og det sorte Hav samt Constantinopel. De øvrige ere kun Godsdampskibe og besøge Constantinopel paa Veien til eller fra Kornmarkederne i Syd-Rusland og ved Donaufloden. Dampskibenes for hvert Aar tiltagende Andel i denne Fragtfart, hvorved den norske Handelsflaade hidtil har fundet et saa udstrakt og lønnende Felt for sin Virksomhed, er for os en Sag af stor Betydning, da der herved er opstaaet en Konkurrence, hvorimod Seilskibene vanskelig længere ville kunne kjæmpe.

Allerede for nogle Aar siden begyndte Skibsredere og Handlende i Norge at indse, at man ikke alene med Fordel kunde anvende Dampskibe i den ei ubetydelige Kornimport, som aarlig finder Sted fra det sorte Hav til Norge, men at Dampskibstrafiken i den Grad var tiltaget med Hensyn til Korntransporthandelen, at den norske Skibsfart stod i Fare for at tabe den anselige Stilling, som den tidligere havde indehavt i denne Fragtfart, og maatte træde tilbage for andre Nationer, som bedre havde forstaaet at rette sig efter Tidens Krav og Handelens forandrede Skik, saafremt man ikke for en væsentlig Del remplacerede Seilskibene med Dampskibe. Det første Forsøg paa at anvende Dampskibe til Kornindførselen herfra gjordes i Norge i 1869, da et Aktieselskab, hvis Hovedsæde er i Stavanger, lod bygge i England tvende Dampskibe udelukkende til dette Øiemed. Disse to Fartøier gjorde samme Aar at Par Reiser til det sorte Hav, og Foretagendet gav saa tilfredsstillende Resultater, at andre Redere snart fandt sig foranledigede til at anskaffe og sende Dampskibe til dette Fragtmarked. Antallet af hidkommende norske Dampbaade har senere stadigt tiltaget.

Der ankom:

Consulatberetninger for 1872. Constantinopel.

1869	Med Ladning	2 paa	959
	Paa Gjennemgang	2	- 460
			4 paa 1,419
1870	Paa Gjennemgang	7	- 1,698
1871	Med Ladning	2 paa	455
	Paa Gjennemgang	9	- 2,939
			11 - 3,394
1872	Med Ladning	4 paa	1,551
	Paa Gjennemgang	8	- 3,471
			12 - 5,022

Af de i sidste Aar paa Gjennemgang opførte Dampskibe, have 4 taget Firman for Op- og Nedgaaende. Man kan saaledes regne 16 Reiser mellem det sorte Hav og England, der i Aarets Løb ere foretagne af 4 norske Dampbaade og have skaffet Rederierne en Fortjeneste af 35 pCt. Som Bevis paa den norske Dampskibsfarts Fremgang hersteds og det gode Indtryk, som disse faa Aars Forsøg har gjort paa Skibsredere og Kapitalister i Norge, kan nævnes, at et stort Aktieselskab er bleven dannet dersteds, hvis Grundlæggere ere Nordmænd og Grækere, interesserede i Kornexporten herfra — med Formaal at anskaffe en større Dampskibsflaade, der under norsk Flag skal vedligeholde en regelmæssig Forbindelse mellem Norge og forskjellige Sortehavshavne.

Hvad det her gjælder, er dels at vedligeholde vor Betydning som søfarende Nation i disse Farvande, dels at udvikle vor Handel med disse Egne. Hvad det første Punkt angaar, maa andre Nationer tjene os som Exempel. Den engelske Skibsfart opgik (hvad Seilskibene angaar) i 1870 til 1,593 Fartøier paa 224,149 Tons og indskrænkede sig i det sidste Aar til 611 paa 193,471 Tons. Det tyske Flag repræsenterede endnu i 1871 431 Fart. paa 142,027 Tons og i f. A. kun 187 Fartøier paa 63,070 Tons. Den norske Seilskibsfart har vistnok holdt sig bedre, men har dog ogsaa tabt næsten Halvparten af sin tidligere Betydning. At vor Dampskibsfart, naar den blot jevnt udvikles, ikke behøver at frygte for Concurrencen, turde alle være enige om. Uagtet næsten alle Kornexportører ere Grækere, og de græske Sømænd ere saagodtsom hjemme i det sorte Hav, er vort Flag ligesaa efterspurgt hos disse Forretningsmænd som det nationale paa Grund af den Anseelse, det nyder hos Assuranceforeningerne. Men for Nærværende ere Concurrenceforholdene altfor ugunstige. Dampskibenes Fordele ere for store, uagtet de usædvanlig høie Stenkulpriser, som de have at bestride. Naar vi engang faar et tilstrækkeligt Antal Dampskibe, regelmæssigt sysselsatte med Korntransporten, skal vort Flag kunne konkurrere med hvilket som helst. Det Ord, som vore Sømænd have vist at erhverve sig for Rettskaffen og Dygtighed, vil altid under forøvrige lige Forhold give dem et vist Fortrin. Paa Grund af de billigere Vilkaar, hvorunder vore Fartøier seile, sammenlignet f. Ex. med Englænderne, kunne vore Redere ogsaa altid med Fordel konkurrere i Fragtpriserne og være sikre paa god Fortjeneste.

Videre turde en regelmæssig og direkte Dampskibsforbindelse mellem de forenede Riger og Constantinopel virke ikke mindre gunstigt paa vor Handel, hvis Udvikling ligeoverfor denne Del af Verden hidtil mest har været hindret af Mangelen paa saadan Forbindelse. Under Nutidens Fordring paa Hurtighed og Regelmæssighed er det faa Artikler og det kun af de groveste Arter.

som kunne taale det Tidsspilde og den Usikkerhed, som er forenet med Seilskibstransporten. Dampskibstransportens Fordele ere saa store, at de ikke alene overveie den nu ubetydelige Fragtforskjel, men ofte gjør Dampskibsforbindelsen til en absolut Nødvendighed, hvorpaa en Vares Indførsel beror i et Land. Export- eller Importhandelen pleier derfor at ledes hen til Havne, hvor saadan regelmæssig Forbindelse er oprettet med Udelukkelse af selve det Sted, hvor Varen produceres og frembydes paa første Haand. Medens saaledes den direkte Import for de forenede Riger indskrænker sig til 2 à 3 Ladninger Jern og maaske et Par Trælastladninger om Aaret, forbruges her et ikke ubetydeligt Kvantum svenske Produkter, fornemmelig Jern og Industriartikler, der indføres paa anden Haand fra England, da Fordelene ved lettere og hurtigere Communicationer ved Hjælp af regelmæssige Dampskibslinier, som tillader at indføre efterhaanden det Kvantum Varer, som behøves og gjør Afleveringsdagen sikker, opveier den Prisforskjel, som er en Følge af at Varerne ikke indkjøbes paa Produktionsstedet. Med Aabningen af en regelmæssig Dampskibslinie mellem nogle af vore Havne og Tyrkiet vil dette anormale Forhold uden Tvivl forsvinde, da de herværende Importører neppe ville fortsætte med at rekvirere vore Produkter fra England, naar disse med samme Lethed kunne erholdes fra Produktionsstedet. Det bliver desuden i vore Dampskibsrederiers egen Interesse, naar de engang begynde at sende sine Fartøier regelmæssigt til Kornfragtmarkederne i det sorte Hav, at indtage en Ladning norske og svenske Produkter i Norge eller Sverige og dermed anløbe græske, tyrkiske og sydrussiske Havne istedetfor at gaa over til England* for at søge en saa ubetydelig Fragt som 15 à 16 sh. for Stenkultransport til det sorte Hav eller at seile did i Ballast.

Ved Forsøg i denne Retning og muligens ogsaa ved at udsende en Handelsagent som Superkargo paa disse Dampskibe for at studere Orientens Handelsforhold, Vedtægter og lokale Behov vil et nærmere Kjendskab erhverves til de Artikler, som her finde Afsætning saavel som til de Produkter, som maatte egne sig til Export herfra til Norge og Sverige. Lidt efter lidt turde derved opstaa en Udvexling af Produkter mellem os og Orienten, hvorom der under de nuværende Forhold ikke kan være Spørgsmaal, og vor Handel paa denne Verdensdel faa en maaske over al Forventning stor Udvikling.

Fragterne have i det forløbne Aar været langt mindre livlige end i de nærmest foregaaende. Der betaltes:

Januar—Marts	Kustendje og Varna til England pr. Quarter	Byg	5 à 5 sh. 6 d
April—Mai	fra det azovske Hav til England pr.	Ton Talg	45 à 46 sh.
Juni—Aug.	fra Taganrog til England pr.	-	46 - 47 - 6 d
-	- - - Odessa -	-	44 - 45 -
September	- Taganrog -	-	50 - 52 -
Oktober	- - - -	-	52 - 52 - 6 -
-	- Kertch -	-	52 - 52 - 6 -
-	- Berdiansk Marianopel -	-	57 - 58 -
Novbr.	fra Soulina, Kustendje pr. Quarter	Byg	6 - 6 -
-	- Odessa pr. Ton Talg	.....	30 -
Decbr.	- - - -	.....	36 -

Kulfragter fra England til Constantinopel pr. Seilfartøi 16—18 £ nr. Keel.

Consulatberetninger for 1872. Constantinopel. Galatz Smyrna. Alexandria.

Viceconsulen i Kustendje bemærker i sin Aarsrapport, at det formindskede Antal Fartøier, som ankom til hans Distrikt, har sin Grund i den formedelst Misvæxten betydeligt indskrænkede Sædexport. I flere Distrikter var Kornet i 1871—72 ganske gaaet tabt. I andre høstedes knapt saa meget, som der var udsaaet. I intet Distrikt var Høsten mere end middels. Til dette Aars Udsæd har Regjeringen maattet indføre Hvede og Rug til Uddeling blandt Agerbrugerne for at deres Agre ei skulde forblive utilsaaede. Udsigterne for den kommende Fragtsæson ere ikke heller meget lovende. Ifølge Rapport fra Viceconsulen i Galatz fandtes af forrige Aars Høst næsten ingen Beholdning paa Pladsen med Undtagelse af Mais. I Taganrog og Rostoff udgjorde Kornbeholdningen henimod Aaret 1873 kun 460,000 Tchetwert mod 1,375,000 paa samme Tid i det foregaaende Aar, et Forhold, bemærker Viceconsulen, som giver lidet lovende Udsigter for indeværende Aars Exporthandel og dermed forbundne Skibsfart.

I den sydlige Del af det europæiske Tyrki samt i Lilleasien var Høsten noget rigere.

Galatz.

Oversigt over den norske Skibsfart paa Distriktet i 1872.

Til Galatz ankom:			
med Ladning fra Udlandet	3 Fartøier dr.	365 C.-L.	
i Ballast	1 — —	69 —	
Til Braila:			
i Ballast fra Udlandet	3 — —	365 —	
Soulina:			
med Ladning fra Udlandet	1 — —	69 —	
i Ballast	4 — —	635 —	

Tilsammen 12 Fartøier dr. 1,503 C.-L.

Til Norge afgik 6 norske Fartøier med Ladning af Kornvarer til Værdi Bco $\frac{1}{2}$ 197,900.

Den norske Skibsfart paa Distriktet er fremdeles i Aftagende. Utvivlsomt vilde dette Forhold betydelig forandre sig, dersom de norske Skibsredere vilde beslutte sig til at aabne en Dampskibslinie mellem hine Havne og det sorte Hav. Bergen, der saa at sige har Monopol paa Indkjøb af Kornvarer for egen Regning, burde her gjøre Begyndelsen, og det er mere end sandsynligt, at andre Havne vilde følge Exemplet.

Udsigterne for det kommende Skibsaar ere lovende. Af de foregaaende Aars Høst er næsten Intet tilbage til Udførsel, og Mais er den eneste Artikel, som vil blive Gjenstand for nogen synderlig Export.

Smyrna.

Til Distriktet ankom i 1872 17 norske Fartøier dr. 1,451 C.-L., deraf med Ladning fra Udlandet 13 Fartøier, der optjente en omtrentlig Fragt af £ 3,715. Med Ladning til fremmede Steder afgik 16 norske Fartøier, hvis Fragt beløb sig til £ 7,160.

Ingen direkte Indførsel af nordiske Produkter har fundet Sted, hvorimod der ad indirekte Vei bl. A. er indført Fyrstikker, som skulle være meget efterspurgt. Høsten i 1872 har ialmin-

delighed været gunstig i Lilleasien, især hvad Hvede angaar. Dette Aars Udsæd har været begunstiget af rigeligt Regn i Syrien, hvorimod man har lidt under Regnmangel i Provindsen Smyrna og fornemmelig paa Cypern.

Alexandria.

Antallet af de til Alexandriens General-Consulat-Distrikt i Aaret 1872 ankomne svenske og norske Fartøier opgik ialt til 32 paa 6,591 Læster, hvoraf 12 svenske paa 1,571 Læster og 20 norske paa 5,020 Læster.

Heraf ankom fra Sverige til selve Hovedstationen med Ladning, Trælast, 3 svenske Fartøier dr. 506 Læster og 4 norske dr. 832 Læster.

Fra Norge ankom intet svensk eller norsk Fartøi til Alexandrien.

Fra udenrigske Steder ankom til Alexandrien med Last, hovedsagelig Kul, 7 svenske Skibe paa 801 Læster og 11 norske paa 2,218. I Ballast ankom 1 svensk Fartøi paa 142 Læster samt 1 norsk paa 381 Læster. Af disse til Hovedstationen ankomne Fartøier vare 4 svenske Dampskibe med et Læsteantal af 515 Læster. Heraf ankom 1 i Ballast fra Malta, 1 med Kul fra Newcastle og 2 med Maskingods fra Rouen. 1 norsk Dampskib, drægtig 381 Læster, ankom i Ballast fra Port Said.

Til Viceconsulatstationen, Port Said, ankom intet svensk eller norsk Fartøi fra de forenede Riger.

1 svensk Fartøi, Dampskib, paa 122 Læster passerede Port Said paa Reisen gennem Suezkanalen med Last fra Bordeaux til Singapore.

Af norske Fartøier ankom ialt 3 Skibe, drægtige 1,362 Læster, fra udenrigske Steder med Last til Port Said, hvoraf 2 Dampskibe. Det ene Dampskib ankom med Kul fra England, det andet var paa Gjennemgang via Suezkanalen fra London til Bombay.

Et norsk Fartøi, drægtig 227 Læster, ankom i Ballast til Port Said.

Ingen svenske eller norske Fartøier afgik med Last fra Alexandriens Generalkonsulatdistrikt til de forenede Riger.

9 svenske Fartøier, iblandt hvilke 4 Dampskibe, paa 1,129 Læster afgik fra Alexandrien med Ladning fra udenrigske Steder. Hvoraf 6 til England og 1 til Dunkerque med Kornvarer, 1 til New-York med gammelt Jern, og 1 til London med Stykgods. 2 svenske Fartøier, dr. 320 Læster, afgik i Ballast til Trapani.

Af norske Fartøier afgik 4, hvoraf 1 Dampskib, drægtige 944 Læster, fra Alexandrien med Bomuldsfrø til England. I Ballast afgik 5 Fartøier til det sorte Hav, 1 til Trapani og 1 til Port Said. Læsteantallet af de 7 i Ballast afgaaede norske Fartøier var 1,467.

Fra Viceconsuls-Distriktet Port Said afgik intet svensk Fartøi.

2 norske Fartøier, dr. 518 Læster, ladede i Ismailia, beliggende ved Suezkanalen, med Bomuldsfrø til England. Et norsk Dampskib paa 381 Læster afgik i Ballast fra Port Said til Alexandrien.

Consulatberetninger for 1872. Alexandria.

Da Antallet af de til Distriktet i Aaret 1872 ankomne svenske Fartøier opgik til 12 paa 1,571 Læster og i 1871 til 3 paa 313 Læster, er følgelig den svenske Skibsfart i 1872 paa Ægypten forøget med 9 Fartøier og 1,258 Læster, medens den norske Skibsfart, der i Aaret 1872 beløb sig til 20 paa 5,020 Læster, men i 1871 opgik til 36 paa 7,622 Læster, er forringet med 16 Fartøier og 2,602 Læster.

I Forhold til, hvad vor Skibsfart paa Ægypten beløb sig til for flere Aar tilbage, f. Ex. i Aarene 1866 og 67, da Læstean-tallet af hid ankomne svenske og norske Fartøier opgik til ca. 17,000 Læster, udgjør vor Skibsfart paa Ægypten nu neppe en Trediedel, af hvad den Gang opgik til. — Aarsagen til denne vor Skibsfarts Aftagen paa Ægypten er væsentlig den, at Alexandriens Export og Import nu for største Del sker pr. Dampskib. Det er ikke længere blot de kostbare Varer som Bomuld, Sukker, Draguerier, der exporteres pr. Dampskib, men Dampskibe foretrækkes nu for Seilskibe selv for Transporten af mindre værdifulde Varer som Bomuldsfrø, Mais og Bønner. Ja endog den største Del af Ægyptens betydelige Import af Stenkul foregaar nu pr. Dampskib. Med den Interesse, som i Sverige og Norge vises for vor Dampskibsflaades Udvikling, er det imidlertid at antage, at svenske og norske Dampskibe snart ville komme til at indtage den fremragende Plads i Farten paa Alexandrien, som vor Seilflaade i sin Tid indtog. Da Alexandrien paa visse Tider af Aaret tilbyder en stor Anvendelse for Dampskibe, antager man, at det maa være i vor Skibsfarts Interesse nærmere at omhandle Dampskibsfartsforholdene paa Alexandrien.

Antallet af de til Alexandrien i Løbet af Aaret 1872 ankomne fremmede Seil- og Dampskibe opgik ialt til 2,893 med 1,100,000 Tons.

Heraf vare 5 amerikanske Seilskibe,

1 belgisk	—
- danske	—
250 engelske	—
4 franske	—
183 græske	—
1 hollandsk	—
142 italienske	—
- portugisiske	—
46 russiske	—
- spanske	—
18 tydske	—
1176 tyrkiske	} hvoraf den største Del bestod af smaa Kystfartøier.
17 ægyptiske	
137 østerrigske	

Antallet af de til Alexandrien fremmede Dampskibe opgik ialt til 913.

Heraf vare:	2 amerikanske,
	2 belgiske,
	1 dansk,
	451 engelske,
	139 franske,
	- græske,
	1 hollandsk,

71 italienske,
2 portugisiske,
30 russiske,
- spanske,
- tydske,
2 tyrkiske,
101 ægyptiske,
111 østerrigske,

Alexandrien underholder gennem Dampskibe, tilhørende det ægyptiske „Khedivie-Compagnie“, det østerrigske Lloyd, det franske Messageries Maritimes og det russiske Dampskibsselskab i Odessa, regelmæssige, ugentlige Forbindelser med Constantinopel, Havnene paa den syriske Kyst, Øerne i Archipelagus og med Odessa.

Ugentlige Dampskibsforbindelser underholdes videre gennem det østerrigske Lloyd med Triest, med Brindisi og Venedig med Skibe tilhørende det engelske „Peninsular- og Oriental-Compagnie,“ med „Messageries Maritimes“ og med Dampskibsselskabet Fraissenets Skibe med Marseille, samt med Messina, Neapel og Genua med det italienske Dampskibs-Compagnie Rubattinos Skibe. Vigtigst for Alexandriens Export er dog Liverpool. Mægtige Compagnier underholde en regelmæssig Dampskibsforbindelse imellem Liverpool og Alexandrien hele Aaret rundt. Man kan antage, at der ugentlig ankommer og afgaar herfra til Liverpool 2 større Dampskibe paa 2 à 3,000 Tons Drægtighed. Paa den Tid af Aaret, da Hovedexporten af Bomuld finder Sted, fra Slutningen af Oktober til Slutningen af Januar, forøger Compagnierne Fartøierne Antal, saa at man i nævnte Maaneder kan regne, at de have 3 à 5 Dampskibe i ugentlig Fart imellem Liverpool og Alexandrien. I nævnte Maaneder kommer desuden et betydeligt Antal andre Dampskibe, der deltage i Trafiken imellem Liverpool og Alexandrien. Uagtet der ikke er nogen regelmæssig Dampskibsforbindelse imellem Alexandrien og de øvrige engelske Byer, saa eksisterer der i Almindelighed dog en betydelig Dampskibstrafik fra Slutningen af Oktober til Midten af April imellem Alexandrien og London, Hull og Glasgow, til hvilke Byer, især til de to første, Alexandriens Export af Bomuldsfrø er høist betydelig. Og i Løbet af disse Vintermaaneder er atter Tidspunktet fra Midten af November til Slutningen af Februar det livligste og fordelagtigste for Employeringen af Dampskibe i Farten fra Alexandrien til Hull, London og Glasgow.

Exporten af de nye Kornvarer begynder i Almindelighed i Mai. Kornexporten foregaar dog næsten hele Aaret rundt og sker hovedsagelig til England.

Fragterne fra Alexandrien i Løbet af forrige Aar vare forholdsvis lave. Med Seilskibe noteredes fra Alexandrien til England, Falmouth for Ordre, i Løbet af Maanederne Januar til April fra 18 s à 21 s pr. Ton Bomuldsfrø (1 Ton = 2,240 \bar{u} engelsk).

Mai - September 16 s à 17 s do. do.

Oktober - December 23 s à 26 s do. do.

Fra Januar til September 3 s 6 d à 4 s pr. Quarter Mais og Bønner.

- Oktober - December 4 s à 5 s - - - -

Til en direkte Havn i England 1 s mindre pr. Ton Bomuldsfrø og 3 pence mindre pr. Quarter.

'Consulatberetninger for 1872. Alexandria.'

Med Seilskib til Marseille for Bomuldsfrø, Hvede og Bønner.
 Fra Januar til Oktober franc 1. 40 c à 1. 50 c pr. 100 Kilogr.
 - Oktober - December - 1. 75 c à 2. 50 c do. do.

Med Dampskibe til Liverpool.

Fra Januar til Juni 3 s à 4 s pr. Quarter Hvede og Bønner à 480 ₣

I Juli 2 s 6 d à 3 s pr. do. do.

Fra August til Decbr. 4 s à 6 s pr. do. do.

For Bomuld (pressede Baller à 40 Kubikfod pr. Ton).

Fra Januar til April 21 s à 26 s pr. Ton.

- April til August 16 s à 18 s do.

I September 22 s pr. do.

- Oktober 25 s à 40 s pr. do.

- November 37 s à 40 s pr. do.

- December 25 s à 30 s pr. do.

Fragt af Sukker og Gummi.

Fra Januar til September 18 s à 25 s pr. Ton à 2,240 ₣

- Oktober - December 27 s à 35 s pr. do. do.

Fragt af Uld.

Fra Januar til September $\frac{1}{4}$ d à $\frac{3}{8}$ d pr. ₣.

- Oktober til December $\frac{1}{2}$ d à $\frac{7}{8}$ d pr. ₣.

Fragt pr. Dampskib til London, Hull og Glasgow.

Fra Januar til September 18 s à 25 s pr. Ton Bomuldsfrø.

- Oktober - December 23 s à 30 s pr. do. do.

- Januar - September 2 s 9 d à 3 s 6 d pr. Quarter Hvede og Bønner.

- Oktober - December 4 s à 6 s pr. do. do.

For Bomuldsfrøkagerne varierede Fragterne fra 25 s 40 s pr. Ton.

For Elefanttænder 60 s à 80 s pr. Ton.

Til Odessa vare Fragterne i Løbet af Maanederne November 1872 til Januar 1873 francs 3. 50 c à francs 4 pr. 100 Kilogram.

Til Kronstadt og Reval skibedes herfra i forrige Aar, fra Slutningen af Marts til Slutningen af Mai, større Partier Bomuld via London og Hull til en Fragt af circa 40 s pr. Ton à 40 Cubikfod.

Fragterne med Kul fra Newcastle til Alexandrien variede i Løbet af Aaret 1872 fra 18 s til 23 s pr. Ton.

Trælastfragterne fra Sverige, den botniske Bugt, varierede fra 115 til 120 francs pr. Petersburg Standard.

Et fast, hvidt, lysende 1ste Classe Fyr, der sees i en Afstand af circa 22 engelske Mil, er bleven opført ved „El'Amaid“ vestenfor Alexandrien.

Alexandriens Havnearbejder skride raskt fremad og antages at ville være fuldførte i Løbet af 1 à 1½ Aar. Allerede nu yder det under Arbejde værende Breakwater saa betydelig Beskyttelse for Fartøjerne, at de ikke længere som før, paa Grund af høi Søgang i Havnen, hindres i at losse og lade.

Lodsvæsenet lader endnu meget tilbage at ønske; men der er Haab om, at en Forandring til det Bedre meget snart vil indtræffe, idet den ægyptiske Regjering nu lader bygge en Lodskutter, der skal stationeres udenfor Indløbet til Alexandrien, og hvorfra Fartøjerne under hvilket som helst Veir ville kunne erholde Lods, hvilket før var umuligt, da Lodserne af Mangel paa sø-

gaende Baade, aldrig vovede sig ud til Fartøjerne i stormfuldt Veir.

Om Transporten af muhamedanske Pillegrimme.

De muhamedanske Pillegrimmes Valfart gjelder Mekka, hvor de alle møde ved den store Bairams Fest, der i Aaret 1874 indtræffer den 29de Januar. Hvert Aar indtræffer denne Fest 10 Dage tidligere, følgelig i Aaret 1875 den 19de Januar. Transporten af Pillegrimme foregaar i Almindelighed i Løbet af fire Maaneder af Aaret. I de to Maaneder før Bairamsfesten tiltræde Pillegrimmene deres Reise til Mekka og i de to efterfølgende Maaneder deres Tilbagereise. Da Bairamsfesten i dette Aar indtraf paa en Fredag, Muhamedanernes Søndag, og Valfarten til Mekka ifølge Muhamedanernes Religion ansaaes at være af større Betydning end ellers, opgik Antallet af Pillegrimme, der i 1873 mødte i Mekka, til 200,000, medens deres Antal ellers i Almindelighed blot udgjør 100,000. Af disse 200,000 ankom circa 44,000 søværts til Djeddah og Jambo, Havne beliggende i Hedjaz, hvor samtlige Pillegrimme debarquere. Af disse 44,000 Pillegrimme ankom 8,700 fra Singapore og 5,400 fra Bombay og Calcutta. 7,400 tyrkiske og 8,000 Pillegrimme fra Marocco, Algier, Tunis og Tripolis ankom til Alexandrien, hvorfra de pr. Jernbane afgik til Suez og derfra videre pr. Dampskib til Hedjaz. Ikkun et Antal af circa 2,000 tyrkiske og nordafrikanske Pillegrimme ankom til Hedjaz via Suezkanalen. Det er især engelske Dampskibe, der ere sysselsatte med Transporten af Pillegrimme. Paa Reisen imellem England og Alexandrien anløbe de, i den Tid Transporten af Pillegrimme finder Sted, ofte de nordafrikanske Havne for at embarquere og debarquere Pillegrimme. Paa Reisen via Suezkanalen til og fra Ostindien medtage de ligeledes ofte Pillegrimme fra Suez til Djeddah og Vice Versa ligesom ogsaa paa Reisen imellem Djeddah og Bombay, Calcutta og Singapore. I Almindelighed betaler en Pillegrim for Dæksplads fra Suez til Djeddah 20 à 25 francs, fra nordafrikanske Havne, Tunis, Bona, Algier og Oran 30 à 50 francs til Alexandrien og fra Mogador 75 francs. De til Marokko tilbagevendende Pillegrimmer have ikke Tilladelse til at debarquere i Tanger, men Fartøier, der medføre Pillegrimme, maa alle afgaa til Mogador). Paa Malta tillade Sanitetsautoriteterne heller ikke, at Fartøier, der medføre Pillegrimme, kommunikere med Land. Fra Bombay til Djeddah betale Pillegrimmene i Almindelighed £ 3 og fra Singapore £ 5 à 6 for deres Passage. Fartøier, der føre Pillegrimme og ankomme fra en indisk eller persisk Havn, ere pligtige at stoppe i Aden for der at lade sit Sundhedspas visere samt undergive Lægevisitation. De fra disse Havne ankomne eller afgaaede Skibe have ikke Rettighed til at føre et større Antal Passagerer end 2 pr. 3 Tons. De derimod, der ankomme fra eller afgaa til Suez og Middelhavet, kunne medføre 1 Passager pr. Ton. Godt Drikkevand og i tilstrækkeligt Kvantum maa findes ombord ligesom en streng Renlighed maa overholdes paa Fartøier, sysselsatte i Transport med Pillegrimme. Foruden de faste Quarantæneafgifter maa de til Havnene i det røde Hav ankommende Fartøier erlægge 10 (ti) tyrkiske Pjastres for hver Passager, der debarqueres — 110 tyrkiske Pjastres = 1 £ Stl.

Consulatberetninger for 1872. Alexandria.

Om Suezkanalen.

I Løbet af Aaret 1872 er Suezkanalen i sin Helhed eller delvis i Alt bleven befaret med 1,082 Fartøier med 1,442,500 Tons. Fra den 1ste Januar 1872 til 1ste Juli s. A. blev Tonnageafgiften beregnet pr. Registerton og Tonnageantallet i dette Tidspunkt af de Suezkanalen passerende Skibe opgik til 426,252 Tons Register. Fra 1ste Juli 1872 til 1ste Januar 1873 beregnedes Afgifter pr. engelsk „Gross Tonnage“, og Tonnageantallet opgik i Løbet af disse 6 Maaneder til 1,016,248 Gross Tons. Af de Suezkanalen eller Dele deraf passerede Fartøier deltog

2 amerikanske Fartøier med	1,245 Tons.
1 birmansk	— - 408 —
1 dansk	— - 570 —
758 engelske	— - 1,058,689 —
81 franske	— - 164,649 —
13 hollandske	— - 26,128 —
67 italienske	— - 49,086 —
10 portugisiske	— - 8,366 —
10 russiske	— - 13,134 —
1 svensk	— - 523 —
6 norske	— - 4,544 —
8 spanske	— - 7,669 —
1 tunesisk	— - 726 —
16 tydske	— - 13,576 —
30 tyrkiske	— - 31,537 —
62 østerrigske	— - 52,020 —
15 ægyptiske	— - 9,630 —

Naar i ovenstaaende Fortegnelse er opført 6 norske Fartøier, er Grunden den, at i dette Antal er indbefattet de norske Seilskibe, der fra Port Said bleve buxerede op ad Kanalen til Ismailia for der at indtage Ladning og derpaa buxeredes tilbage igjen til Port Said. Den af Suezkanal-Kompagniet siden den 1ste Juli dette Aar indførte nye Beregningsmaade af Tonnageafgiften, hvorved Skibene maa erlægge en Afgift af den Plads, som Fartøierne Maskiner og Stenkulsboxer optage, er sikkerlig ligesaa vilkaarlig, som den er modstridende Handelens og Søfartens Interesser. Denne forhøiede Afgift har saaledes fremkaldt stor Uvillie iblandt de søfarende Nationer og næsten samtlige de Kanalen passerede Fartøier have betalt Afgiften til Kanalen under Protest. Da Antallet af de engelske Dampskibe, der passere Suezkanalen er større end Antallet af samtlige andre Nationers Dampskibe, der befare Kanalen, var det følgelig den engelske Regjering, der først gjorde Indsigelse hos den høie Port imod den nye Taxt. Det store franske Dampskibsselskab „Messageries Maritimes“, hvis Skibe i betydeligt Antal befare Suezkanalen, søgte at faa Spørgsmaalet om Kanalkompagniets Ret til at oppebære den forhøiede Taxt afgjort ved de franske Domstole. I denne Anledning indstævnedes det Kanalkompagniet, hvis Administration har Sæde i Paris — uagtet Kanalkompagniet selv maa ansees for et ægyptisk Kompagni, — for Handelsretten i Paris. Ved den af denne Domstol afgivne Dom blev Kompagniet kjendt uberettiget til at oppebære den forhøiede Afgift; men ved Appelretten i Paris vandt derimod Kanalkompagniet Processen. Sagen skal nu af Messageries Maritimes være bleven indanket for Cassationsretten. Da den høie Port og den ægyptiske Regjering aldrig have anerkjendt, men tvertimod have protesteret imod

de franske Domstoles Competence til at afgjøre, hvilken Taxt Kanalkompagniet har Ret til at opkræve, vil de af de franske Domstole afgivne Kjendelser kun have liden eller ingen Indflydelse paa Sagens endelige Afgjørelse.

Paa Grund af sin Natur er Sagen sikkerligen udelukkende egnet til at afgjøres ad diplomatisk Vei og gennem Forhandling imellem den høie Port og de fremmede Magter. Suezkanalen vilde sikkerlig blive en af Verdens mest befarede Router om Fartøierne ikke vare paalagte den høist betydelige Tonnageafgift. For i fuldt Maal at drage Nytte af Suezkanalen, er det nødvendigt, at samtlige Stater forener sig om mod en bestemt Afløsningssum til den ægyptiske Regjering eller til Kanalkompagniet at betinge fri Passage for Skibene gennem Kanalen, eller at Fartøierne kun skulde betale en ringe Afgift, nødvendig for Kanalens Vedligeholdelse.

Om Udvidelsen af de forenede Rigers Dampskibsfart paa Alexandrien.

Da den svenske og norske Dampskibsflaade fornemmelig er henvist til Trafik paa Havnene i Nordsøen og Østersøen, og Farten paa disse Farvande ligesom ogsaa paa det hvide og det sorte Hav, hvor den svenske og norske Dampskibsfart ligeledes har begyndt at udvikle sig, for en Del eller ganske ophører i Løbet af Vinteren, er det følgelig en Sag af største Vigtighed ogsaa at kunne finde en passende Employ for vore Dampskibe i Løbet af Vintermaanederne. Først naar det lykkes os at finde en stadig Sysselsættelse for vore Dampskibe hele Aaret rundt, vil det være muligt for vor Dampskibsflaade at erholde den tilbørlige Udvidelse, det være sig hvad Fartøierne Antal eller hvad deres Størrelse betræffer.

En fordelagtig Sysselsættelse for Dampskibe tilbyder Alexandrien i Løbet af Vintermaanederne, den Tid af Aaret, da Dampskibsfarten her ikke alene er livligst, men ogsaa Fragterne høiest. Fra Slutningen af Oktober til Slutningen af Januar, da Exporten af Bomuld er særdeles betydelig til Liverpool, og de regulære Dampskibslinier ikke ere istand til at besørge den hele Trafik, er der i Almindelighed rigelig Beskjæftigelse for Dampskibe herfra til Liverpool. Dampskibene kunne i Almindelighed i Løbet af ovennævnte Maaneder gjøre Regning paa en Fragt af 28 s à 35 s pr. Ton Bomuld (à 40 Kubikfod pr. Ton) fra Alexandrien til Liverpool. Rigelig Sysselsættelse for Dampskibe tilbyder ogsaa Trafiken imellem Alexandrien og London, Hull samt Glasgow fra Midten af Oktober til Midten af April. Dampskibe, sysselsatte i denne Fart, ville i Løbet af Maanederne November og Januar samt en Del af Februar i Almindelighed kunne gjøre Regning paa en Fragt af 25 s à 30 s og fra Februar til April 20 s pr. Ton Bomuldfør. Et Dampskib, sysselsat i Fragt imellem England og Alexandrien, antages med Lethed at kunne gjøre Reisen ud til Alexandrien og tilbage igjen til England i Løbet af to Maaneder. Betræffende Udgifterne i Alexandrien, da ere disse ingenlunde høie og udgjøre:

Lodspenge 50 à 60 francs pr. Fartøi.

Quarantæneafgift 11 francs pr. do.

Fyrafgift 30 paras pr. Ton op til 800 Tons og 13 paras pr. Ton, for hvad der overstiger 800 Tons (40 paras = 1 pjaestre. 97½ ægyptiske pjaestres = 1 £ Stg.). Omkostningerne for at losse-

Consulatberetninger for 1872. Alexandria.

og lade ere 4 pence for Losning pr. Ton Kul og for Indtagning af Bomuldsfrø ligeledes 4 pence pr. Ton. Losning og Ladning sker her temmelig hurtigt, og man kan antage, at et Dampskib, der lader 1,600 Tons Kul, under almindelige Omstændigheder vil kunne losse sin Kullast og indtage ny Ladning i Løbet af 15 Dage. Fra Alexandrien til Marseille er der i Løbet af Vintermaanederne ogsaa ofte Employ for andre end de i de regulære Linier employerede Dampskibe. Med det nordlige Frankrige, med Belgien og de øvrige nordeuropæiske Havne har Alexandrien kun en ringe Dampskibstrafik. De nødvendige Betingelser for en mere udstrakt Dampskibsforbindelse imellem Alexandrien og Nord-europa eksisterer imidlertid. Nordfrankrigs Forbrug af ægyptisk Bomuld anslaaes at opgaa til circa 15,000 Baller om Aaret. Importen sker nu i Løbet af Vinteren herfra via Marseille med Messageries Maritimes Skibe med en Fragt af circa 5 à 6 Francs pr. 100 Kilogram og derfra pr. Jernbane gennem Frankrige til Lille, saa at Transporten fra Alexandrien til Lille kommer op til circa 12 Francs pr. 100 Kilogram, hvorimod Transporten, om den foregik med Dampskib til Dunkerque og derfra pr. Jernbane paa den korte Strækning til Lille, vilde blive langt billigere. — Transporten af de betydelige Kvanta Bomuld, circa 40,000 Baller, som nu foregaar via Marseille og Venedig til Schweiz og Elsas, vilde formodentlig ogsaa kunne foregaa billigere, om de bleve afsendte herfra med Dampskib til Dunkerque eller Antwerpen og derfra videre med de billigere nordfranske og belgiske Jernbaner til deres Bestemmelsessted, Elsas eller Schweiz.

Af største Vigtighed er det, om svenske og norske Dampskibsrhedere tænke paa at tilegne sig denne Trafik, at de da have dygtige Agenter saavel her som i Antwerpen og Dunkerque. Afladerne maatte altid paa Forhaand blive underrettede om Fartøernes Ankomst, for at de itide kunne træffe de fornødne Dispositioner med Hensyn til deres Varers Afskibning. Det synes at være i vore Dampskibskompagniers Interesse at profitere af de Fordele, som vor Handelstraktat med Frankrig yder os, idet den indirekte i vor Fart paa Frankrig sikrer os imod de mægtige engelske Dampskibskompagniers Konkurrence. Mangelen af en Dampskibslinie imellem Alexandrien og det nordlige Frankrig og Antwerpen har længe været følt, og naar den ikke er bragt til Udførelse, er Grunden vel nærmest den, at man saavel i Belgien som Frankrig kun skjænker Skibsfarten ringe Interesse.

En Linie fra Alexandrien til Dunkerque og Antwerpen vilde ikke alene kunne regne paa Export af Bomuld men ogsaa paa Transport af Sukker, Kornvarer og betydelige Kvanta af Bomuldsfrø. Om Dampskibene endog paa visse Tider af Aaret ikke skulde kunne erholde fuld Last tilbage fra Alexandrien, saa vilde der Intet være til Hinder for, at de i Løbet af deres Tilbagereise uden stort Tidstab kunde anløbe andre Havne, der befinde sig lige paa Fartøernes Route, som f. Ex. de joniske Øer, der i Maanederne August, September og Oktober have en betydelig Export af Corinter, der ofte gaar op til 80,000 Tons, og hvoraf den største Del skibes til det nordlige Europa. Fragterne ere derfra ofte meget høie, lige op til 40 s pr. Ton, Skibene kunne i Løbet af deres Tilbagereise ligeledes anløbe Messina og Malaga for der, om nødvendigt, at complete deres Ladning. Om en saadan regelmæssig Dampskibsforbindelse blev oprettet og havde været i Gang nogen Tid, vilde mindre Dampskibe maaske snart

kunne erholde fuld Last ud til Alexandrien fra Antwerpen, hvis Export af Varer, Glas, Maskingods o. s. v., nu ikke er ubetydelig. Man vilde da ogsaa kunne regne for en Del paa Transporten af de Varer, som nu afskibes fra Antwerpen til Syrien og som billigt kunde omlades her og forsendes mod en lav Fragt fra Alexandrien med de i Farten paa den syriske Kyst employerede Dampskibe. Under Mangel paa Udfragt fra Antwerpen vilde jo Intet være lettere for Fartøerne end at løbe over til England og lade med Kul ud til Alexandrien. Ruslands Forbrug af ægyptisk Bomuld er i Tiltagende, og Exporten did ansloges i forrige Aar at være opgaaet til 20,000 Baller. Den største Del af Exporten til Rusland foregaar nu via Odessa og derfra pr. Jernbane til Moskow og St. Petersburg. Denne Vei er imidlertid meget kostbar, og man vilde sikkerlig foretrække at sende Varen pr. Dampskib til Kronstadt og Reval, om ikke Exporten netop foregik i Løbet af Vintermaanederne, da Farten paa Østersøen ophører. Tidligt paa Foraaret, naar det er muligt for Fartøerne at afgaa til Reval, vilde Dampskibe maaske kunne erholde Fragt herfra med Bomuld direkte til Reval og senere hen, naar Isforholdene tillade det, ogsaa til Kronstadt.

Om Udvidelsen af de forenede Rigers Dampskibsfart med Ostindien via Suezkanalen.

De to svenske og norske Dampskibe, der i Løbet af 1872 passerede Suezkanalen, vare det svenske Dampskib „August Løeffler“ af Gøteborg, der afgik fra Bordeaux til Singapore, og det norske Dampskib „St. Olaf“ af Bergen paa Reise fra London til Bombay. Angaaende Vigtigheden af at udvide vor Dampskibsfart via Suezkanalen til de ostindiske Farvande gjælder her, hvad man har omtalt betræffende vor Dampskibsfart paa Alexandrien, nemlig at vi ved at employere vore Dampskibe paa Ostindien vilde erholde en fordelagtig Sysselsættelse for vore større Dampskibe i Løbet af Vinteren og Foraaret, den fordelagtigste Saison for Skibsfarten paa de ostindiske Farvande, da NO.-Monsonen i denne Tid er den herskende Vind.

Den livligste Export fra Bombay af Bomuld foregaar i Maanederne Februar og Marts samt Begyndelsen af April. Fra Calcutta er Exporten endnu livlig til Enden af April Maaned. Og fra Havnene Akyab og Rongoon foregaar den betydeligste Del af Risexporten i Løbet af Februar, Marts til ud i April. Den ostindiske Handel tilbyder et vidtstrakt Felt for Sysselsættelse af vore Dampskibe. Bombays Export af Bomuld til Europa anslaaes aarligen til circa 1,200,000 Baller. Fra Rishavnene udføres over 300,000 Tons Ris aarligen til Europa.

Med Hensyn til Farten paa China, da ere Maanederne Mai og Juni de vigtigste, idet Afskibningen pr. Dampskib af den nyhøstede The da er størst.

Om Fragterne fra de ostindiske Havne til og fra England.

I Almindelighed noteres Fragten fra Bombay til England £ 3 pr. Ton Bomuld (à 40 Kubikfod pr. Ton). Fra Calcutta er Fragten noget højere end fra Bombay, da ikke alene Afstanden derfra til England er længere end fra Bombay, men ogsaa fordi Skibsafgifterne i Calcutta ere betydeligt højere end i Bombay.

Consulatberetninger for 1872. Alexandria.

Fra Rishavnene, Rangoon og Akyab, ere Fragterne i Almindelighed 4 à 5 £ pr. Ton Ris. Som oftest indtage Fartøjerne Stykgods i Liverpool og London til Bombay og Calcutta. De til Rishavnene afgaaede Skibe indtage som oftest Kul i England ud til en af de paa Fartøernes Route beliggende Havne. Om svenske Dampskibe vare sysselsatte i Farten gennem Suezkanalen vilde derved tilbyde sig en gunstig Leilighed for de svenske Jernexportører til at faa deres Jern afskibet pr. Dampskib til Bombay, idet Dampskibene da kunde indtage Jernet i Gøteborg og løbe over til England for at completere den øvrige Del af Ladningen til Bombay. I Almindelighed anslaaes et Fartøis Reise fra England til Bombay at medtage 36 Dage.

Heraf: 18 Dage fra England til Port Said.
2 — for Farten gennem Suezkanalen.
16 — fra Suez til Bombay.

(Til Calcutta og Rishavnene kan man antage at Reisen medtager 8 à 9 Dage længer end til Bombay.)

I Løbet af Reisen indtage Fartøjerne i Almindelighed Kul i Malta og Port Said og enkelte Gange ogsaa i Aden. Det dermed forbundne Tidstab kan anslaaes at opgaa i Løbet af Reisen frem og tilbage til circa 3 à 4 Dage. Kommer hertil Lade- og Lossedage i England og Bombay, kan man antage, at et Fartøi, der afgaar fra England til Bombay, under almindelige Omstændigheder med Lethed vilde kunne gjøre en Reise fra England ud til Bombay og tilbage igjen til England og der atter have sin Last udlosset i Løbet af 4 Maaneder.

Betræffende Størrelsen af de Fartøier, der ere bestemte for Farten paa de ostindiske Havne, saa vil der hverken fra Bombay, Calcutta eller Rishavnene, Akyab og Rangoon, være forbunden med Vanskelighed at employere større Fartøier, der laste op til 3,000 Tons død Vægt. Fartøier, der ere af mindre Drægtighed, have dog Fortrinet, naar der handles om Fragt til Continentet, f. Ex. til Triest, Bordeaux, Havre, Antwerpen, Bremen eller Hamburg. Hvad man naturligvis fremfor alt bør have for Øie er ikke at anskaffe større Fartøier for denne Fart, end at man med Lethed ogsaa i Løbet af Sommermaanederne, naar Farten paa Ostindien ophører, kan employere dem paa andre Farvande.

Paa Grund af den stærke Varme i de ostindiske Farvande er det at anbefale at Fartøjerne have Kahyt og Ruf paa Dæk.

Dampskibe i Farten paa Liverpool eller London til Bombay og Calcutta have ofte Anledning at medtage Passagerer, og vil det derfor være fordelagtigt, om Skibets Kahytter ere dertil indrettede. Efterfølgende Beregning, som man har erholdt af en kyndig Dampskibsfører, angive nærmere Indtægterne og Udgifterne ved et Dampskibs Reise imellem Bombay og Liverpool.

Fartøiet er drægtig 1,095 Register Tons og bærer 1,600 Tons død Vægt samt maaler 1,425 „Gross Tons“. Dets Maskine er paa 125 Hesters Kraft, gjør 8 Knob i Vagten og forbruger 12 Tons Kul i 24 Timer. Dets Besætning udgjør ialt 24 Mand. Fartøiet anslaaes at koste 23,000 £ Stg. Til Fartøiets Reise ud fra Liverpool til Bombay og tilbage igjen til England, hvor det udlossede sin Last medgik 112 Dage.

	Udgifter.		Indtægter.	
	£	s	£	s
Kost og Maanedspenge	520	-	-	-
Kulforbruget i 68 Dage under Damp, efter Gjennemsnitspris 45 s pr. Ton, 1836	-	-	-	-
Olie, Talg o. s. v.	120	-	-	-
Seil, Tougværk, Maling o. s. v.	100	-	-	-
Havneudgifterne samt Losnings- og Indladningsomkostningerne i Liverpool, Bombay og paa Lossstedet i England	420	-	-	-
Afgifterne til Suezkanalen paa Reisen frem og tilbage samt Fyr- og Lods-penge	1350	-	-	-
Assurance i 112 Dage à 6½ pCt. pro Anno	457	6	-	-
Udfragt af 1,400 Tons tunge Varer à 30 s pr. Ton (200 Tons Kul til Skibets Forbrug)	-	-	2100	-
Retourfragt af 1,883 Tons Bomuld (40 Kubikfod pr. Ton) à Fragt £ 3, samt af nogle tunge Varer, der indtages som Ballast under Bomulden	-	-	5,919	-
Befragtnings-Commission 5 pCt.	400	19	-	-
Kaplak til Kapitainen	80	-	-	-
	5284	5	8019	-
			5,284	5
			Resterer	2,734 15
Heraf henlægges til Fornylsesfond 10 pCt.			273	-
Nettoudbyttet af 112 Dages Reise			2,461	15

Betræffende Dampskibes Employ i Farten med Ris fra Akyab og Rangoon, da ansees denne at være endnu mere indbringende end Farten fra Bombay.

Det vilde sikkerlig være i vor Skibsfarts og Handels Interesse, om mægtige Dampskibskompagnier dannede sig i de forenede Riger med Formaal at employere Dampskibe i Løbet af Vintermaanederne i Farten paa Ostindien og om Sommeren paa nærmere Farvande. Vi maa her efterfølge mange af de engelske Rhederiers Exempel, der saaledes i Sommermaanederne holde Dampskibe i Fart imellem Gøteborg og England, og om Efteraaret og Vinteren lade Fartøjerne gaa i Fart paa Alexandrien og gennem Suezkanalen til Ostindien.

Om Alexandriens Export.

Exporten fra Alexandrien opgik i Aaret 1872 til circa £ Stl. 13,637,458.

De vigtigste Exportartikler ere Bomuld, Bomuldsfrø, Kornvarer, Sukker og Draguerier.

Bomuld. Bomulds høsten foregaar i Begyndelsen af September, og i Slutningen af samme Maaned begynder allerede Exporten. Værdien af Exporten af Bomuld i 1872 opgik til £ Stl. 9,457,512.

Priserne paa ægyptisk Bomuld noteredes her i Løbet af forrige Aar og i Begyndelsen af indeværende (April 1873):

Consulatberetninger for 1872. Alexandria.

Kvalitet og Kvantitet.		Pris i 1872.		Pris i April 1873
Ordinary & Midling Quintal	300,000.	6½ à 9¼	pence pr. engelsk ₧ f. o. b.	6½ pence.
Fair	500,000.	9¼ à 10½	do. do.	9¼ —
Good Fair	768,000.	10 à 11	do. do.	10¼ —
Good	500,000.	11 à 13½	do. do.	11 —
Fine	100,000.	13 à 16½	do. do.	13 à 14 —

1 Quintal = 98 engelske ₧.

Bomuldsfrø.

Denne Artikel, der for nogle Aar tilbage ansaaes som ganske værdiløs og blot benyttedes som Brændsel, er nu en af Ægyptens fornemste Exportartikler. Ægyptens Export heraf opgik i Løbet af 1872 til cirka 157,412 Tons til en Værdi af cirka £ Strl. 1,057,363, hvoraf den største Del udførtes til England.

Priserne varierede her i Løbet af 1872 fra £ 6. 10 s à £ 7. 5 s pr. Ton à 2,240 ₧. Den nuværende Pris (April 1873) er £ 6 à £ 6. 5 s.

Bomuldsfrøet anvendes til Fabrikation af Olie og Oliekager, og disse sidstes fortræffelige Egenskaber som Kraftfoder er det, som i Løbet af nogle faa Aar i saa høi Grad har hævet Bomuldsfrøets Værdi som Handelsvare. Ved Presning af Bomuldsfrøet vindes cirka 18 pCt. Olie og 82 pCt. Oliekager. Oliien anvendes dels som Maskinolie, dels til Frabrikation af Sæbe og som Malerolie fornemmelig til Maling af Mure. Bomuldsfrøolie, vel raffineret, udføres i store Kvanta fra England til Italien, hvor den benyttes til at blandes med Olivenolie. Prisen i England for Bomuldsfrøolie varierede i Løbet af 1872 fra £ 26. 10 s til £ 29 pr. Ton.

For intet Land synes Indførselen af store Kvanta Bomuldsfrø at være af den Betydning som for de forenede Riger. Først gennem en storartet og almindelig Anvendelse af Kraftfoder vil vor Færdigt, af hvis Udvikling vort Landbrug afhænger, kunne skride raskt fremad og opnaa for os den samme Betydning, som den har for andre Lande som f. Ex. for Holland, hvis Export af Kreaturer, Smør og Ost opgaar aarligen til den enorme Sum af cirka 42 Millioner hollandske Gylden. Først ved at indføre betydelige Kvanta Foderstof vil man hos os være istand til i sit fulde Omfang at kunne drage Fordel af de store nationale Rigdomme, som vi have i vore vidtstrakte Græsgange og Fjeldbeiter, hvilke Rigdomme nu ikke i sin Helhed kunne benyttes, eftersom det Antal Kreaturer, som holdes, ikke retter sig efter Græsgangene og Fjeldbeiternes Udstrækning og Rigdomme, men efter det Kvantum Foder, Hø, som man har for at kunne fodre med Vinteren over. Fordelagtigst synes det derimod at være, at Antallet af de Kreaturer, som holdes, skulde afhænge af Fjeldbeiternes og Græsgangenes Rigdomme og Udstrækning, og at man i Løbet af Vinteren supplerede, hvad der manglede af Hø, med Indkjøb af Kraftfoder, hvortil Bomuldsfrøkagerne specielt egner sig. Bomuldsfrøkagernes Anvendelse til Fodring har videre den betydelige Fordel, at de give et fortræffeligt Gjødningsstof og tilbyde ogsaa derved det bedste Middel til Udviklingen af vort Landbrug. Det er saaledes i enhver Henseende ønskeligt, at de skulle finde en almindelig og udstrakt Anvendelse i vore Lande som Foderstof. Da man har havt Anledning til fra en competent Autoritet, Agerdyrkningskemikeren Professor Segelche i Kjøben-

havn, at erholde nærmere Oplysning om Bomuldsfrøkagernes fortræffelige Egenskaber som Foderstof, tillader man sig paa Grund af Sagens store Betydning for vort Landbrug her at indtage den fra Hr. Professor Segelche modtagne Afhandling:

„Presses Bomuldsfrø, Frøene af den samme Plante, som leverer Bomuld (Cassypium barbadense), vindes Olie og bliver tilbage som Rest Bomuldsfrøkager. Den fabrikmæssige Tilvirkning af disse sidste begyndte, saavidt vides, først i de forenede nordamerikanske Stater. Saasomt imidlertid de amerikanske Bomuldsfrøkager vare prøvede i England og havde fundet en gunstig Omtale i den engelske landoek. Litteratur, begyndte man ligeledes der at tilvirke Bomuldsfrøkager og fra England har Tilvirkningen saa efterhaanden forplantet sig videre og saaledes ogsaa fundet Vei her til Danmark, hvor et første Forsøg er foretaget i Løbet af det sidste Aar af DHrr. Jacob Holm & Sønner i Kjøbenhavn.

Man skjelner i Handelen mellem 2 Varieteter af Bomuldsfrøkager, de skalfrie (decorticated cotton-cake) og de skalholdige Bomuldsfrøkager (common cotton-cake). Som Navnet antyder, fremkomme de sidste ved Presning af Frøene uden Fjernelse af Skallerne, medens ved de skalfrie Kager Skallerne forud ere fjernede.

Da Skallerne ere sorte, og man tidligere ikke gjorde sig den Uleilighed at finde dem, vare de skalholdige Kager let kjendelige ved den Mængde Brudstykker af Skaller, som saaes i Bruddet. I de senere Aar falder det imidlertid noget vanskeligere, idet det nu er almindelig ved Knusning og Maling at finde Skallerne, vel nærmest for at formindske den Fare, som Skallerne medføre, vel ogsaa undertiden for desto lettere at kunne sælge de skalholdige Kager som skalfrie. Den mørke Farve forraader dog i Reglen de skalholdige Kager for den Sagkyndige (de skalfrie have en lysegul Farve i Bruddet), og den chemiske Analyse afgjør i hvert Fald let Spørgsmaalet, idet Skallerne forøge Indholdet af Træstof fra 9 til 21 pCt. samtidigt med, at de i tilsvarende Grad formindske Indholdet af Olie, kvælstofholdige Bestanddele etc. For den Anvendelse, man gjør af Bomuldsfrøkager, er det et Punkt af overveiende Betydning, om Skallerne ere fjernede eller ikke. Det, der nemlig giver Bomuldsfrøkagerne det Værd, de nu have, er deres Tjenlighed som Kreaturfoder, og at denne maa lide et stort Afbræk ved Forøgelsen af Træstofindholdet, kræver ingen Forklaring. Skallerne virke endnu paa anden Maade til Skade, idet de let foraarsage Forstoppelse, og de skalholdige Bomuldsfrøkagers Anvendelse er derfor altid forbunden med Fare. I de følgende Bemærkninger er derfor ogsaa udelukkende taget Hensyn til de skalfrie Bomuldsfrøkager, selv hvor dette ikke udtrykkelig er bemærket.

Gode, skalfrie Bomuldsfrøkager indeholde, ifølge en Række Analyser af Professor Vælecker i England (the Journal of the

Consulatberetninger for 1872. Alexandria.

Royal Agricult. Society of England 1858 Side 423) i Gjennemsnit i 100 Vægtdele:

Vand	9,3
Olie	16,1
Kvælstofholdige Stoffe	41,2
Gummi, Sukker og Extractiv-Stoffe	16,5
Træstof	8,9
Askebestanddele	8,0
	100.

og Asken er meget rig paa phosphorsure Salte.

Denne Sammensætning vækker strax Formodning om, at man har et værdifuldt Foderstof for sig, naar man ved, at der f. Ex. findes i

	Byg.	Hvedeklid.	Rapskager.	Hørfrøkager.
Vand	14,3	13,4	15,0	15,0
Olie	2,3	3,8	9,5	9,6
Kvælstofholdige Stoffe	10,0	14,0	28,3	27,2
Stivelse, Sukker, Gummi o. s. v.	64,1	45,0	24,3	30,2
Træstof	7,1	18,3	15,8	10,6
Askebestanddele	2,2	5,5	7,1	7,4
	100.	100.	100.	100.

og at Handelsværdien i Regelen er:

	Byg.	Hvedeklid.	Rapskager.	Hørfrøkager.
pr. Centner	2—3 Rd.	2—3 Rd.	3—3½ Rd.	3½—4½ Rd.

thi som det vil sees, slutte Bomuldsfrøkagerne sig ved deres rige Indhold af Olie og kvælstofholdige Stoffer nærmest til Raps- og Hørfrøkagerne, det er, til de værdifuldeste af vore almindeligt anvendte Foderstoffer, ja i flere vigtige Punkter, i Indhold af Olie, kvælstofholdige Stoffer og phosphorsure Salte staa de endog over saavel Raps- som Hørfrøkager. Det vilde dog være overilet herfra at slutte, at Bomuldsfrøkager være ubetinget de bedste.

En lignende Betragtning maatte nemlig lede til at sætte Rapskager lige med eller over Hørfrøkager; men Rapskagerne betales dog altid under Hørfrøkagerne, og disse Foderstoffer ere for nøie gjenneprøvede til at man tør antage, at Prisforholdet ikke er vel begrundet. Saa vigtigt et Middel den chemiske Sammensætning, skitseret paa ovenangivne Maade, end er til at bedømme et Foderstofs Plads i Rækken og dets Handelsværd, saa er den jo som velbekendt kun en af de Faktorer, der maa tages i Betragtning. Man maa blandt andet tillige vide, om der ikke bag den angivne chemiske Sammensætning skjuler sig Stoffer, hvoraf selv en yderst ringe Indblanding i Foderet er nok til at give Dyrene Modbydelighed for Foderstoffet, trods alt Godt, som det iøvrigt indeholder, eller til at bevirke, at Dyrene snart blive kjede af det, at deres Sundhedstilstand lider derved, eller ogsaa at et eller andet af de Produkter, der danne Endemaalet for Anvendelsen, faar Egenskaber, der forringe Foderstoffets Værdi. Medens et Stykke Kvæg, som fedes, villig æder 6 à 8 \bar{u} Hørfrøkager, sulter det i Reglen hellere, end at det fortærer lignende Kvæntitet Rapskager, og er Mængden af sennepsagtige Indblandinger meget stor, nægter Dyrene ofte ligefrem at æde Rapskager (ostindiske Kager). Gjælder det at skaffe Vintersmøret en Aroma, der ligner Græssmørets, udøver en lille daglig Ration af gode Rapskager til Kjødrene en overraskende heldig Virkning, men gives for meget bliver Smagen for gjennestrængende, og Rapskagerne gjøre da Skade istedetfor Gavn.

Hvad Bomuldsfrøkagerne nu angaa, da æde Dyrene (Hornkvæg og Faar) dem i Reglen med Velbehag og i meget større Kvæntiteter end Rapskager, men Grændsen for hvad der kan gives, ligger dog under Grændsen for Hørfrøkager og synes nærmest at bestemmes af hvad Dyret kan fordøje. Bomuldsfrøkagerne ere nemlig et svært Foder, og fodres der for stærkt, kan der, som undertiden er skeet, opstaa Ulemper deraf; det synes ligefrem nødvendigt at spæde dem op med kvælstofholdigere og voluminøsere Stoffer, og maa der af samme Grund endvidere agtes paa, at man ikke ved Tilvirkning af Kagerne begunstiger en Sammenklumpning. (Journal of the Royal Agric. Society 1872 pag. 221).

Hvad Bomuldsfrøkagerens Indvirkning paa Smøret angaar, da ere Erfaringerne endnu kun meget begrænsede, men selv om de savne den særlige Indflydelse, som tillægges Rapskagerne for Smørets Aroma, saa synes dog alt at tyde paa, at de ere et meget værdifuldt Foder for Mælkekvæg, og at de med Hensyn til deres Indflydelse paa Kvaliteten af Smøret staa over Hørfrøkager og derfor kunne gives friere end disse.

Af de andre Hensyn der maa tages ved Bedømmelsen af et Foderstof som Bomuldsfrøkager, er der et, som tilsyneladende ligger udenfor Sagen, men dog spiller en stor Rolle, og det er, hvorvidt der er Trang til Gjødningsstoffer, hvor Foderstoffet skal anvendes, og hvorvidt i saa Tilfælde den Gjødning, Dyrene efterlade ved Opfodring af Foderstoffet, er istand til at afhjælpe denne Trang i større eller mindre Grad. Trang til Gjødning existerer imidlertid i høi Grad her i Landet ligesom i alle andre nordeuropæiske Lande og særlig til kvælstof- og phosphorsyreholdig Gjødning, altsaa netop hvad Bomuldsfrøkagerne ifølge deres Sammensætning, Vægt mod Vægt vil tilveiebringe i større Maal end noget af de hidtil anvendte Foderstoffer. I dette Punkt bære Bomuldsfrøkagerne ubetinget Prisen, og netop dette Forhold har derfor ogsaa

Consulatberetninger for 1872. Alexandria.

bragt blandt Andre Englands største Autoritet i Sager af denne Art, den af Agerbruget saa høit fortjente J. B. Lawes til Rothamstead til gjentagende at henlede Opmærksomheden paa Bomuldsfrøkagerne, og for at gjøre det end mere indlysende, har Lawes, støttet paa hans ved talrige Forsøg indvundne udstrakte Kjendskab til hvad og hvormeget af de i et Foder indeholdte Stoffer, der gjenfindes i Gjødningen, beregnet Værdien af den Gjødning, som i Gjennemsnit vil erholdes efter Opfodring af de gjængse Foderstoffer. Resultatet af disse Beregninger, som findes meddelt i et særskilt udgivet Skrift (Exhaustion of the soil in relation to Landlords covenants and the valuation of inexhausted improvements by J. B. Lawes, London 1870 pag. 28), er, at under engelske Forhold vil Værdien af den Gjødning, som erholdes ved Opfodring af 1 Ton Bomuldsfrøkager være 6 £ 10 s. „ d.

1 - Rapskager	-	4 - 18 - 6 -
1 - Hørfrøkager	-	4 - 12 - 6 -
1 - Hvedekliid	-	2 - 18 - „ -
1 - Byg	-	1 - 10 - „ -

Er nu Indkjøbsprisen som for Øieblikket (Mark Lane Express 2. Sept. 1872) i England for

Bomuldsfrøkager pr. Ton	8 £ „ s.
Rapskager	7 - „ -
Hørfrøkager	11 - 10 -
Hvedekliid	7 - „ -
Byg	7 - 5 -

saa gjenfindes i Gjødningen

ved Bomuldsfrøkager cirka 80 pCt. af Indkjøbsprisen

- Rapskager	70 - - -
- Hørfrøkager	40 - - -
- Hvedekliid	40 - - -
- Byg	20 - - -

og tager man Gjødningens værdien fra Indkjøbsprisen, staa de enkelte Foderstoffer til Rest for:

Bomuldsfrøkager pr. Ton	1 £ 10 s. „ d.
Rapskager	2 - 1 - 6 -
Hørfrøkager	6 - 17 - 6 -
Hvedekliid	4 - 2 - „ -
Byg	6 - 5 - „ -

som altsaa svarer til, hvad disse Foderstoffer skulle gjøre Nytte for i Retning af Produktion af Kjød eller Melk for at dække Udlægget. Som det vil sees, behøver 1 Ton Bomuldsfrøkager i saa Henseende kun at gjøre Gavn for meget lidet ($\frac{1}{5}$) af hvad de koste, for at Udlægget skal dækkes, og forholdsvis meget lidet særlig i Sammenligning med f. Ex. Byg og Hørfrøkager. Giver 1 $\frac{1}{2}$ Byg og 1 $\frac{1}{2}$ Hørfrøkager ikke 4 og $4\frac{1}{2}$ Gange saameget Kjød eller Melk som 1 $\frac{1}{2}$ Bomuldsfrøkager, saa betaler det sig at anvende Bomuldsfrøkager istedetfor Byg og Hørfrøkager i den Udstrækning, som Dyrenes Sundhedstilstand vil tillade, og var 1 $\frac{1}{2}$ Bomuldsfrøkager ligesaa virksom som 1 $\frac{1}{2}$ Hørfrøkager, saa avancerer man $5\frac{1}{2}$ £ pr. Ton ved at bruge Bomuldsfrøkager fremfor Hørfrøkager. Hvis Bomuldsfrøkagerne altsaa Vægt mod Vægt ved selve Fodringen gjorde omtrent lige Nytte som Hørfrøkager og Byg, maatte deres Anvendelse være særdeles fordelagtig ved de nuværende og selv ved høiere Priser paa Bomuldsfrøkager i England, og i stor Udstrækning synes det at være Tilfældet. Ved Forsøg, som J. B. Lawes foretog paa Rothamstead allerede i

1859, og som jeg personlig havde Leilighed til at overvære, viste det sig, at Faar lod sig fede ligesaa godt med Bomuldsfrøkager som med Hørfrøkager, og at 1 $\frac{1}{2}$ Bomuldsfrøkager gjorde fuldkommen samme Nytte som 1 $\frac{1}{2}$ Hørfrøkager. De nærmere Detailler disse Forsøg vedrørende ville findes meddelt i Tidsskrift for Landoek: 1860, Side 345. Der kan med Hensyn til Værdien af Bomuldsfrøkager endvidere henvises til en Række Udtalelser af Professor Vöelcker, det Kongl. Engelske Agerdyrknings-selskabs Chemiker, der, hvor Leilighed gives, aldrig undlader at fremhæve dette Punkt. I et Foredrag, holdt for Selskabets Medlemmer (Journal of the Royal Agric. Society of England 1867, Side 656) siger han saaledes: „Hvad i det Foregaaende anført viser altsaa, at hvis skalfrie Bomuldsfrøkager kunne faaes til 9 £ pr. Ton, ere disse de billigste Kager af alle, for hvem der ønsker at forskaffe sig god Gjødning.“ I hans aarlige Indberetning for 1870 (Journ. of the Royal Agric. Society 1871, Pag. 287) heder det: „Udmærkede skalfrie amerikanske Bomuldsfrøkager kunne nu atter faaes. Itubrukne eller bedre grovt malede, afgive de sammen med Avner, Hakkelse og Rodfrugter et udmærket Vedligeholdelsesfoder for Kvæg. En Blanding af fint malede Bomuldsfrøkager, Hørfrøkager og Mais eller Palmennøddemel i lige Vægt egner sig godt for Fedekvæg, og til Melkekvæg foretrækkes, jeg tror med Rette, Bomuldsfrøkager fremfor de bedste Hørfrøkager.“ Naar derfor, som ovenfor paa vist, under de nuværende Prisforhold kun $4\frac{1}{2}$ $\frac{1}{2}$ Bomuldsfrøkager behøver at gjøre samme Nytte som Foder som 1 $\frac{1}{2}$ Hørfrøkager for at ækvivalere, vil man let indse, at efter de her fremførte Udtalelser maa Anvendelsen af Bomuldsfrøkager være særdeles fordelagtig under engelske Forhold, og det samme vil uden Tvivl være Tilfældet her i Danmark. Vel er nemlig Prisen paa de fleste Foderstoffer noget billigere her, men omvendt er Gjødningens priserne ogsaa høiere, og vil Forskjellen derved udjævnes.

Skulle Bomuldsfrøkager imidlertid finde den udbredte Anvendelse, som de tør antages at fortjene, maa der findes let og stadig Adgang til første Klasse skalfrie Bomuldsfrøkager, hvad hidtil har manglet (de hidtil indførte have endog næsten alle været skalholdige) og helst maatte Tilvirkning selvfølgelig finde Sted i indenlandske Fabriker, idet Prisen paa Bomuldsfrøkager derved tør antages at ville stille sig lavere, og Garantien, gennem den lettere Kontrol, vilde blive større for, at der leveredes virkelig gode Varer.“

Da det ægyptiske Bomuldsfrø Skaller ikke ere saa tæt omgivne med Bomuld som det amerikanske, er det muligt ved en simpel Harpning at faa Skallerne frie for Bomuld. Ved Fabrikationen af Olie og Oliekager presses derfor det ægyptiske Bomuldsfrø i England med Skallerne.

Prisen i England paa de af ægyptisk Bomuldsfrø pressede Bomuldsfrøkager varierede i Løbet af Aaret 1872 fra 5 £ 7 s. 6 d. à £ 6 10 s. pr. Ton.

Bomuldsfrøkager. Fra et her i Alexandrien anlagt Olie-slageri udførtes til et Beløb af ca. 12,500 £, hvoraf den største Del skibedes til England og en Del til Frankrig og Belgien. Prisen pr. Ton var her ca. 2 £ 15 s. frit ombord.

Bønner. Høsten foregaar i April, og Exporten af Bønner, der foregaar næsten hele Aaret rundt, opgik i Aaret 1872 til en Værdi af ca. 401,543 £. Prisen varierede i forrige Aar fra

Consulatberetninger for 1872. Alexandria.

25 s. til 29 s. pr. Kvarter à 480 π frit ombord. Den nuværende Pris er 30 s. pr. Kvarter.

Ægyptiske Bønner ere et udmærket Foderstof og anvendes ogsaa i store Kvanta dertil i England.

Hvede. Exporten heraf opgik i 1872 til en Værdi af ca. 925,569 £. Priserne varierede fra 32 s. a 49 s. pr. Kvarter à 480 engelske π frit ombord og noterés nu (April 1873) til 42 s. pr. Kvarter.

Mais. Exporten opgik til ca. 110,000 £. Priserne varierede fra 23 s. 6 d. à 26 s. pr. Kvarter à 480 π frit ombord. Den nuværende Pris er 25 s. pr. Kvarter.

Byg. Exporten i 1872 opgik blot til £ 14,000. Prisen pr. Kvarter à 400 π varierede fra 17 s. til 20 s.

Ris. Exporten opgik til et Beløb af ca. £ 16,500.

Sukker. Sukkerrørets Dyrkning i Mellem- og Over-Ægypten bliver Aar for Aar af større Betydning. Og i Løbet af de sidste 5 Aar har Khediven ladet opføre henved 20 storartede Sukkerfabriker, hvor Sukkerrørene udpresses og Sukkeret raffineres. Sukkerhøsten begynder i December og varer indtil Januar og Februar, da Sukkeret føres til Alexandrien og der sælges ved offentlig Auktion. Exporten af Høsten 1871—72 opgik til ca. 500,000 Kvintal. Heraf exporteredes den største Del til Frankrig og dernæst til England, Italien, Østerrige, Belgien og Tyrkiet.

Hvidt krystalliseret Sukker betales her med 28 s. 6 d. à 30 s. pr. 112 engelske π frit ombord.

Brunt Sukker 19 s. a 23 s. frit ombord.

Da Sukkerproduktionen i Ægypten tiltager, og saaledes med Tiden vil komme til at spille en vigtig Rolle paa det europæiske Marked, fortjener det følgerig i høi Grad vor Handels Opmærksomhed.

Gunmi. Exporten opgik i 1872 til ca. 262,000 £.

Prisen paa Gummi arabicum varierede fra 220 til 270 Piastres pr. 100 Rotoli = 98 π engelsk.

Prisen paa Talkagummi varierede fra 97½ à 117 pr. 100 Rotoli. (1 £ = 97½ Piastres.)

Mokka-Kaffe. Exporten heraf anslaaes i 1872 til 70,000 £.

Pris efter Kvalitet fra 350 à 450 Piastr. pr. 98 engelske π .

Natron. Med den Udvikling som Glas-, Sæbe- og Papirfabrikationen tager i de forenede Riger, vilde det sikkerlig være af Vigtighed, at større Forsøg anstilles i disse Fabrikationsgrene for at undersøge, om den ægyptiske Natron ikke hos os skulde kunne finde en fordelagtig Anvendelse. Den ægyptiske Natron, der udvindes af nogle indtørrede Søer, hvis Overflade er bedækket med Natron, er mindre ren, og dens Indhold af kulsurt Natron varierer fra 29 til 58 pCt. Forøvrigt indeholder den Vand, uopløselige Stoffe og Clorirer og Sulphater.

Prisen varierer efter Varens Kvalitet fra 95 til 130 Francs pr. Ton frit ombord.

Om Alexandriens Import.

Alexandriens Import anslaaes i Løbet af 1872 at være opgaet til 6,054,000 £.

De for de forenede Rigers Handel vigtigste Importartikler til Ægypten ere Trævarer og Jern.

Træ. Alt det Tømmer, som forbruges i Ægypten, indføres fra Udlandet; thi Landet har selv ingen Skove. Med den tiltagende Velstand og med de store Bygningsforetagender, som foregaa i Cairo, hvor flere Kvarterer af Staden ombygges, er Forbruget af Tømmer høist betydelig.

De Lande, hvorfra Ægypten henter sit Tømmer, ere Østerrige, Italien, Tyrkiet og Sverige.

Importen af Tømmer i 1872 fra Østerrige anslaaes til 13,000,000 ægyptiske Piastres

- Italien	—	-	3,800,000	—
- Tyrkiet	—	-	9,570,000	—
- Sverige	—	-	3,200,000	—

De vigtigste Dimensioner af svensk Tømmer, der her indføres, ere Furuplanker af

3 × 9 Tommer Tykkelse og Brede	8 à 30 Fods Længde		
2 × 9	—	Do.	Do.
1½ × 9	—	Do.	Do.

Mindre Kvanta af:

4 × 9	} Længde fra 8 à 30 Fod.
2½ × 7	
1½ × 8	
½ × 8	

Den største Del af den her ankomne svenske Træl last anvendes til Snedkerarbejde. Kun de større Dimensioner anvendes, men dog i ringe Kvanta, til Bygningstømmer. Priserne paa svensk Tømmer ere i Løbet af 1872 her stegne fra 60 til 85 Paras pr. 1 Fod engelsk af 3 × 9 Toms Furuplanker. Prisen er nu (April 1873) 85 Paras pr. Fod. (40 Paras = 1 Piastre.) (97½ Piastres = 1 £.) For en Ladning vilde man maaske kunne obtinere en Pris af 80 Paras pr. Fod. Omkostninger ved Salget af en Ladning Træl last vilde her beløbe sig til omtrent 12 pCt.

Heraf ca. 8 pCt. Told,

1	-	for Varens Debarquering,
1	-	Mæglercourtage,
2	-	Kommission for Salget.

12 pCt.

I Løbet af de sidste Aar har man begyndt fra Sverige at indføre høvlede Bord. Denne Vare synes mere og mere at finde Indpas, især til Forfærdigelse af Gulve, hvortil man før mest betjente sig af Sten, indført fra Malta. Ægypten vil med Tiden sikkerligen ogsaa blive et betydeligt Marked for færdigtarbejdede Træsager som Døre, Vinduskarme, Persiener o. s. v. Trælshandelen er her i Hænderne paa nogle faa italienske Huse. Importen af svensk Tømmer sker nu næsten udelukkende fra Havnene i den botniske Bugt, og da Exporten derfra blot foregaa i Løbet af Sommeren og Høstmaanederne, er Følgen den, at Beholdningerne af svensk Tømmer i Begyndelsen af Sommeren her ofte ere udtømte. Det er derfor i høi Grad af Vigtighed for vor Trælshandels Udvikling med Ægypten, at Byer som Gøteborg, Fredrikshald og Kristiania, hvis Havne ere aabne under en langt længere Tid af Aaret end Havnene i den botniske Bugt, tage Del i Trælshandelen paa Ægypten.

De vigtigste Dimensioner paa den fra Triest og Venedig indførte Træl last, Furu-Bord, ere:

Consulatberetninger for 1872. Alexandria. Tunis. Tanger. Algier. Capstaden.

$\frac{3}{4}$ Tommer Tykkelse, 7 à 11 Tommers Brede og 12 Fods Længde
 $\frac{3}{8}$ Do. Do. 7 à 11 Do. 12 Do.

Jern. Indførselen af Jern, Jernvarer og Maskingods er høist betydelig og foregaar fornemmelig fra England. Indførselen af engelsk Jern opgaar til ca. 10,000 Tons om Aaret. Noget svensk Jern, der benyttes til Fabrikation af Hestekosöm, men i meget ringe Kvanta, indføres ogsaa via England.

Importen af „Pointes de Paris“, en Slags runde Jernspiger, sker fra Frankrige og opgaar til ca. 2 à 3,000 Tons om Aaret. Prisen, der afhænger af Spigernes Størrelse, er ca. 49 Francs à 52 pr. 100 Kilogram, af de større Nummere og 54 à 52 Francs for de finere Nummere, ligeledes pr. 100 Kilogram.

Forbruget af „Pointes de Paris“, der overalt i Orienten er saa betydeligt, fortjener sikkerligen i høi Grad vore Jernfabrikanters Opmærksomhed. Hestekosöm indføres hertil ligeledes fra Frankrige. Importen af Baandjern fra England anslaaes at opgaa til ca. 3,500 Tons om Aaret. Baandjernet benyttes til Emballering af Bomuldsballer. Da det er nødvendigt, at saadanne Jernbaand ere forarbejdede af godt Jern, antager man, at det maa være i de svenske Jernfabrikanters Interesse at undersøge, om vi ikke skulde kunne konkurrere med Englænderne i denne Vare, der ikke alene her, men ogsaa i Ostindien maa have en stor Afsætning. Ved at gjøre Baandene af svensk Jern, vilde man maaske kunne gjøre dem baade smalere og tyndere end de engelske, uden at de derfor bleve mindre stærke. For Øieblikket noteres Priserne i England paa Jernbaand 16 £ 15 s pr. Ton frit ombord.

Fyrstikker. Indførselen heraf er betydelig fra Østerrige. Prisen paa Wienerfyrstikker er ca. 300 à 310 Piastres pr. Kasse à 200 Dusin Æsker.

Ø1. Hovedindførselen sker fra Østerrige. Mangel paa direkte Forbindelser gjør, at Omkostningerne ved det norske Øls Forsendelse hid blive meget betydelige. Prisen paa norsk Øl i i større Kvanta er 22 s. pr. Kasse a 3 Dusin.

Tunis.

I 1872 ankom hertil 1 norsk Fartöi paa 143 C.-L. med Trælast fra Sverige og afgik til England med Ladning af Sparto. Denne Plante findes i Mængde, især paa Øst- og Sydøstkysten af Tunis og udføres i hydraulisk pressede Baller til en Fragt af fra 28 til 31 sh. pr. Ton. Da den tunesiske Regjering nu har nedsat Udførselstolden paa Sparto, er det sandsynligt, at denne Vare vil blive Gjenstand for en forøget Udslibning, hvorved der vil blive Anledning til at erholde Returfragter for de forenede Rigers Fartöier, som besøge disse Farvande og som pleie at gives Fortrinnet af de herværende Exportører.

Tanger.

Marokko besøgtes i 1872 af 4 norske Fartöier med en samlet Drægtighed af 664 C.-L. Disse Fartöier ankom alle i Ballast, 3 til Larrache og 1 til Mazagan, og afgik til England med Ladning af Bønner. Den herved optjente Fragt udgjorde 32,875 francs.

Algier.

Til Distriktet ankom i forrige Aar:
 med Ladning fra Norge 3 norske Fartöier, dr. 327 C.-L.
 - - - Udlandet 24 - - - 4018 -
 i Ballast - Do. 6 - - - 1099 -

Tilsammen 33 norske Fartöier, dr. 5444 C.-L.

Fra Norge indførtes Trælast til en samlet Værdi af 60,785 francs. Derhos ankom 19 norske Fartöier med Trælast fra Sverige til Værdi francs 474,880.

Den almindelige Stigning i Trælastpriserne har ogsaa givet sig tilkjende paa det herværende Marked. For Bjælker betaltes saaledes fra 66 og 68 fr. pr. Kubikmeter ved Aarets Begyndelse til 70 og 75 fr. ved dets Slutning, for Planker 3 × 9" fra 57,50 og 62,50 til 65 og 77,50 pr. Tylvt. Efterat Arabernes Opstand er bleven fuldstændig dæmpet, har Regjeringen sekvestreret en stor Del af Insurgenternes Landeieendomme og overladt dem til Brug for Emigranter fra Elsas og Lothringen og andre europæiske Kolonister. Som følge heraf have flere Landsbyer dannet sig i Koloniens tre Departementer, Algier, Constantine og Oran, og det er sandsynligt, at de nye Eiere ville behøve en stor Del Bygningsmateriale. Dette vil medføre en forøget Trælastindførsel, og det er at haabe, at Norge og Sverige vil tage en betydelig Andel heri. Trælast indføres ogsaa fra de østerrigske Havne Trieste og Fiume.

Capstaden.

I Löbet af 1872 ankom til Kolonien 16 norske Fartöier, drægtige 2,319 C.-L., hvilket er 7 Fartöier og 634 C.-L. mere end i det foregaaende Aar. Af disse Fartöier ankom 1 med Ladning af Planker fra Göteborg og Resten fra Udlandet. Den norske Skonnert Albatros har ogsaa i det forløbne Aar været beskæftiget med Kystfart inden Distriktet.

Totalbeløbet af Koloniens Import udgjorde i f. A. 4,388,728 £
 og Exporten 4,666,071 £

hvilket i Sammenligning med 1871 viser en Forøgelse af resp. 1,803,430 £ og 1,257,437 £.

Importen af Trævarer forøgedes i f. A. sammenlignet med 1871 med 113,116 Kubikfod, hvortil de forenede Riger bidrog med omtrent en Trediedel, som dog Alt indførtes i fremmede Fartöier med Undtagelse af det ovennævnte norske Fartöi. De øvrige to Trediedele ankom fra England og Amerika. Prisen paa Planker var den største Del af Aarét 5 pence pr. løbende Fod 3 × 9, men steg hurtig mod Aarets Slutning, saa at der nu (Februar 1873) betales 7 pence. Planker og Bord vare i det forløbne Aar noget livligere efterspurgt end i det foregaaende og ville i indeværende Aar utvivlsomt erholde ualmindelig god Afsætning, da tvende nye i 1871 paabegyndte Jernbaneanlæg nu drives med Iver og desuden Altnuen, som i de to sidste Aar har havt overordentlig stor Fortjeneste saavel gennem Agerbrug som Fædrift, begynder at indrette sine mangengang smaa og usle Boliger paa en bekvemmere Maade og ligeledes at opføre nye og rummeligere Vaaningshuse. — Importen af Jern er betydelig forøget, men heraf er Intet indført fra de forenede Riger, hvorfra

Consulatberetninger for 1872. Capstaden. Calcutta. Singapore. Akyab.

heller ingen andre Artikler ere ankomne med Undtagelse af et mindre Parti Cigarer, Øl, Handsker og Lax. Store Ordres paa Planker, Fyrstikker, Plouge etc. ere dog i Aarets Løb afsendt fra Kolonien, men af Mangel paa Fartøier, villige til mod en moderat Fragt at afgaa hid, have disse Ordres endnu ikke kunnet udføres, da de ovennævnte Artikler ikke kunne bære de med en Udslibning over England forbundne Omkostninger. Koloniens vigtigste Exportartikel er Uld, hvoraf i f. A. udførtes 48,822,562 $\frac{1}{2}$ til Værdi af 3,275,150 £, eller over en Million £ mere, end hvad der udslibedes i det foregaaende Aar. Dernæst kommer Kobbermalm, hvoraf der i forrige Aar exporteredes ikke mindre end 13,420 Tons til Værdi af 328,458 £. Værdien af udførte Diamanter udgjør efter de officielle Opgaver kun 306,041 £, men antages i Virkeligheden at nærme sig 1,500,000 £.

Antallet og Drægtigheden af Fartøier, som i f. A. have besøgt Kolonien, er tiltaget i samme Forhold som Exporten og Importen, men Fragterne have ikke undergaaet nogen væsentlig Forandring. For Uld er saaledes i Gjennemsnit betalt $\frac{3}{4}$ d. pr. Skaalpund og for Kobbermalm 2 £ 10 sh. pr. Ton.

Calcutta.

Intet norsk eller svensk Fartøi ankom i 1872 til Calcutta. I Konsulatets forrige Aarsrapport henleddes Opmærksomheden paa den stadige Tilbagegang i Seilskibenes Antal, ligesom der udtaltes Formodning om, at den derved opstaaede Mangel inden ikke altfor lang Tid vilde blive afhjulpen ved Dampskibe. Alvorlige Hindringer have imidlertid reist sig mod Dampskibstradens hurtige Udvikling, saaledes Striker paa Skibsværfterne, forhøiede Priser paa Jern og Kul, hvortil ogsaa kommer de forhøiede Afgifter for Passage gennem Suezkanalen. Efter de sidst modtagne Skibsregistre viser det sig ogsaa, at der i November og December Maaned er indtruffet usædvanlig mange Forlis. Alt dette tyder paa, at de høie Fragter fremdeles ville holde sig, hvilket ogsaa er den almindelige Mening i Forretningsverdenen; men dette forhindrer ikke, at der naarsomhelst kan indtræde en Synken i Fragterne, saafremt der paa enkelte Kanter maatte blive Overflod paa Skibsrum. Den almindelige Fragt til London har i f. A. været 3 £ 15 sh. for Seilskibe og 4 £ 15 sh. for Dampskibe.

Den eneste Toldforandring af Betydning er Ophævelse af Tolden paa Hvede. Det er derhos ikke usandsynligt, at Udførselstolden paa Ris vil blive noget nedsat.

Singapore.

Antallet af hidkomne norske og svenske Fartøier var i 1872 kun ringe, nemlig 2 norske og 7 svenske. Ingen af disse Fartøier indtog Ladning for de forenede Riger, hvorfra heller ingen direkte Indførsel har fundet Sted.

Fragterne have i det Hele været faste, til London 3 £—3 £ 15 sh, fra Rishavne til Europa 3 £ 15 sh.—4 £, fra Bangkok og Saigon til China 40—60 cents.

Det forløbne Aar vil længe blive erindret i Singapores Annaler paa Grund af de mange og betydelige Fallitter, som have

fundet Sted. Enogtredivende Huse standsede sine Betalinger for et Totalbeløb af 2,775,000 Doll. Af disse vil

fuld Betaling blive givet af	1
50 pCt. og derover . . .	5
40 -	6
30 -	4
20 -	3
Under 20 pCt.	11
Intet	1
	<hr/>
	31

Af Tabet falder paa europæiske Kjøbmænd omtrent 34 pCt.

Banker	23	-
Chinesere	22	-
Andre	21	-
	<hr/>	
	100	pCt.

Grunden til disse Fallitter har været Overspekulation, der begunstiges af det nu herskende Kreditsystem, og man maa saalænge dette vedbliver stedse være forberedt paa lignende Kriser.

De tre herværende Settlementers Totalimport beløb sig i 1871 til 11,903,539 £ og Exporten til 11,009,114 £.

Heri deltog Singapore med 63,75 pCt.

Penang -	31,75	-
Malacca -	4,50	-
	<hr/>	
	100	pCt.

Opgaverne for 1872 ere endnu ikke fuldstændige, men udvise for Singapores Vedkommende en endnu større Omsætning, der yderligere forøges ved de nu herskende høie Priser paa de omsatte Varer.

Akyab.

Akyabs Handel er saagodtsom udelukkende indskrænket til Export af Ris. Hösten i 1871 gav et ualmindeligt rigt Udbytte, saa at der i f. A. kunde exporteres 149,785 Tons, hvoraf til Europa 141,631 Tons. Kvaliteten var ogsaa meget tilfredsstillende. I Begyndelsen af Aaret vare Priserne faste, begyndende med 5 sh. 3 d. à 5 sh. 6 d. pr. Cwt. frit ombord. Fra Midten af Marts og udover Sommeren var Priserne synkende og i Begyndelsen af Juni noteredes 4 sh. 3 d.—4 sh. 6 d.

Akyab besøgte i f. A. af et usædvanligt stort Antal af de forenede Rigers Fartøier, især norske, hvoraf ankom 16, dr. 5,070 C.-L., og Grunden til denne Stigning maa for en stor Del søges i, at norske og svenske Skibe ere meget søgte paa Grund af den Omhu, Skibsførerne vise ved Indladningen, saa at Varerne i Regelen udlosses i god Tilstand. De fleste af disse Skibe ankom hertil under Certepartier fra Europa til Fragter af 3 £ 2 sh. 6 d. pr. Ton til direkte Havn, 3 £ 12 sh. 6 d. til Kanalen for Ordre til England eller Fastlandet mellem Hamburg og Havre. Paa Stedet sluttedes faa Fragter af Mangel paa Skibsrum. Der erholdtes 3 £ 12 sh. 6 d.—3 £ 15 sh. for Seilskibe og 4 £ 12 s. 6 d.—4 £ 15 sh. for Dampskibe via Suezkanalen, et Dampskib fragtedes direkte til London for 4 £ 5 sh. Flere Ladninger ere blevne afskibede via Suezkanalen, og det er sandsynligt, at denne Rute for hvert Aar vil blive mere benyttet, da

Consulatberetninger for 1872. Akyab. Hongkong. Batavia. Bombay.

den er saameget kortere end Veien om Cap og Faren for at Ladningen skal blive bedærvet af Varme derved formindskes.

Hongkong.

Til Hongkong ankom i f. A. 16 norske Fartøier, dr. 1,996 C.-L., hvoraf 15 med Ladning og 1 i Ballast, alle fra Udlandet. I Aarets første Halvdel var her livlig Efterspørgsel for Skibe og Fragterne vare exceptionelt høie. En Dalen fandt Sted mod Slutningen af Aaret paa Grund af større Rolighed i Rishandelen, men 1872 maa i det Hele taget betragtes som en særdeles gunstig Periode for Skibsfarten i disse Farvande, saa meget mere som vi kun have havt faa Typhoner af nogen Betydning. Saa vidt bekjendt ere ingen norske eller svenske Skibe forulykkede i de chinesiske og japanesiske Farvande i det forløbne Aar.

Hvad de forenede Rigers Handel med Østen angaar, henvises til de i Consulatets forrige Aarsberetning fremsatte Bemærkninger.

Batavia.

Antallet af hertil ankomne norske og svenske Fartøier vedbliver at være høist ubetydelig i Forhold til den herværende Skibsrorelse. Der ankom saaledes i 1872 til Distriktet kun 2 norske Fartøier, dr. 626 Læster, og 12 svenske, dr. 1,877 Læster. Mellem Norge og Java har ingen direkte Handelsforbindelse fundet Sted. Af norske Produkter har i den senere Tid Øl med Held været indført paa dette Marked, hvor det i smaa Partier ligesom det svenske finder god Afsætning. Kristiania-, Tönsberg- og Landskrona-Øl ere de mest efterspurgte Sorter og have opnaaet en Pris af 6 à 7 fl. pr. Dusin.

I Begyndelsen af Aaret, da her var en Masse Produkter til Udskibning, medens forholdsvis faa Skibe vare ankomne, betales i Fragt til Europa 70 fl. pr. Læst eller 3 £ 7 sh. 6 d. pr. Ton. Mod Midten af Februar var det ledige Skibsrum til taget betydeligt og vilde vistnok have ledet til en alvorlig Synken i Fragterne, dersom der ikke var opkommet en livlig Efterspørgsel efter Skibe fra Bangkok for at indtage Risladning til Hongkong til fordelagtige Fragter, hvilket hindrede de herværende Fragter fra at falde længere end til 60 fl. pr. Læst eller 2 £ 17 sh. 6 d. pr. Ton. Paa dette Standpunkt forblev de indtil Midten af April, da der atter begyndte at blive Mangel paa Skibsrum, saa at Fragterne paany fik en stigende Tendents indtil Slutningen af August, da Faktoriet paa en Gang befragtede 9 Skibe til 102½ fl. pr. Læst eller 4 £ 18 sh. pr. Ton. Private Fragter stode dog aldrig høiere end 100 fl. pr. Læst eller 4 £ 15 sh. pr. Ton.

Oversigt over Fragterne i 1872:

For Seilskibe.

Til Europa	höiest 4 £ 18 sh.	lavest 2 £ 17 sh. 6 d.
- Amerika	— 4 - 5 -	— 3 - 15 - „ -
- Australien	— 3 - 5 -	— 1 - 10 - „ -
- Persiske Bugt	— 2¾ fl. pr. picul	— 2¼ fl. pr. picul
- Amoy	— 50 Dollarcents	— 35 Dollarcents
	pr. picul.	pr. picul. \

Ved Siden af de regelmæssige Dampskibslinier mellem denne Ø og Moderlandet har vore Havne i f. A. været besøgt af et stort Antal andre Dampskibe, som alle fandt fordelagtig Beskjæftigelse herfra til Holland, naar undtages den svenske Dampbaad „August Leffler“, der befragtedes til Singapore, Hongkong og Yokohama og et engelsk Dampskib, der indtog Ladning for Melbourne. Der er liden Tvivl om at Transporten af vore værdifuldeste Produkter, som Tin, Kaffe, Specerier, Huder etc. i en nær Fremtid udelukkende vil blive besørget af Dampskibe. Dampskibsfragterne til Holland vare i Gjennemsnit 108 fl. pr. Læst Kaffe à 1800 Kilo og for andre Produkter i Forhold.

Flere Dampskibe finde Beskjæftigelse ved at føre Pillegrimme til og fra Djeddah til visse Tider af Aaret, og der er heller ingen Tvivl om, at man i Handelsforbindelserne med den persiske Bugt, naar disse reise sig igjen efter den Afbrydelse, som har været foranlediget ved to Aars Hungersnød i Persien, med Glæde vil benytte sig af denne hurtige Transportmaade. Det vilde være ønskeligt, om de forenede Rigers Flag vilde deltage mere i Skibsfarten paa denne Koloni, som for Aaret 1873 lover en ligesaa fordelagtig Beskjæftigelse for Fartøierne som i 1872.

Soerabaya har hidtil været det eneste Sted i vort Arkipel, hvor man har havt nogenlunde Anledning til at faa Fartøier repareret. Der er imidlertid nu i Holland dannet et Selskab med Formaal at forskaffe saavel Batavia som Soerabaya Flydedokke, og en Regjeringskommission er for Tiden beskjæftiget med at undersøge Kysten i Nærheden af Batavia for at finde en hensigtsmæssig Plads til Anlæg af Dokke og Basiner for Fartøierne. Da Sagen drives med Iver, tør man haabe snart at se en Mangel afhjulpen, der hidtil har hindret Batavia fra at naa den Udvikling, som Stedets Beliggenhed gjør det fortjent til.

Opmærksomheden henledes sluttelig paa, at al Differentialtold her ophører med 1ste Januar 1874, hvilket utvivlsomt vil forøge saavel Indførselen fra som Udførselen til andre Lande end Holland.

Bombay.

I Löbet af Aarene 1871 og 1872 er der til dette Sted ankommet 6 norske Fartøier, alle med Ladning fra England. Blandt disse befinder sig den norske Dampbaad „St. Olaf“, der tvende Gange har hidbragt Ladning fra London. Dette er det første norske Dampskib, som via Suezkanalen har gjort Reiser til Bombay. Aabningen af Suezkanalen og Dampskibenes hyppige Brug af denne Passage forklarer den Tilbagegang, som har fundet Sted i Antallet af de forenede Rigers hidkommende Seilfartøier. Nedenstaaende Oversigt viser, at en lignende Tilbagegang ogsaa har fundet Sted med Hensyn til andre Nationers Seilfartøier. Da indeværende Aar allerede er saa langt fremskredet (August 1873) medtages ogsaa Aaret 1872/1873, hvorved dog er at bemærke, at Aaret i de officielle indiske Opgaver begynder fra 1ste April, saa at Aaret 1872/1873 omfatter Tidsrummet fra 1ste April 1872 til 31te Marts 1873.

Af Seilfartøier ankom til Bombay:

Consulatberetninger for 1872. Bombay. Melbourne. Sidney. Christchurch. Washington.

	Antal	Registertons
1868/69	630	578,026
1869/70	486	447,382
1870/71	322	286,949
1871/72	308	290,029
1872 73	232	208,831

Paa den anden Side er Dampskibenes Antal i det samme Tidsrum betydelig forøget. Der ankom saaledes:

	Antal	Registertons
1868/69	156	161,713
1869/70	177	188,329
1870/71	193	204,485
1871/72	227	252,915
1872, 73	265	302,172

Den samme Retning, som efter det Ovenstaaende viser sig med Hensyn til Bombays Transporthandel, vil mere eller mindre kunne paavises over hele Orienten, og man kan deraf slutte, at Seilskibenes Antal ogsaa for Fremtiden mere og mere vil aftage i disse Farvande og blive erstattet af Dampskibe. Under disse Omstændigheder er det sandsynligt, at den direkte Exportvirksomhed for de forenede Riger til Indien ganske vil ophøre, saamegetmere som kun faa nordiske Exportartikler nyde Efterspørgsel her, og disse ere neppe af stor nok Betydning til at kunne tilstede en direkte Dampskibskommunikation. Dampskibsfragterne i England ere desuden saa lave, at det er mere fordelagtigt at udskibe de til Indien bestemte Varer over England med de anglo-indiske Dampskibe.

Af nordiske Produkter indføres hertil Jern, Staal, Tjære og Fyrstikker. Med Hensyn til de tvende første Artikler viser der sig for det sidste Aar en betydelig Tilbagegang, hvilket dels har sin Grund i, at Importen havde været for stor i de foregaaende Aar, dels i den betydelige Prisforhøielse i Hjemlandet. For Tiden er Markedet næsten blottet og Priserne ere derfor allerede stegne betydelig med Tendents til yderligere Stigning.

Indførselen af svenske Tændstikker har tiltaget betydeligt i de senere Aar, og det antages, at ogsaa en stor Del af de Fyrstikker, der gaa for engelske, ere af svensk Oprindelse.

Melbourne.

Stedet besøgte i 1872 af 5 svenske og 7 norske Fartøier, hvilket tilsammen er 1 mere end i det foregaaende Aar, men de forenede Rigers Skibsfart viser fremdeles en betydelig Formindskelse i Sammenligning med flere Aar tilbage. Af de norske Fartøier ankom 5 direkte fra Norge med Trælaster til Værdi af 23,400 £. Betydelig Indførsel fra Sverige og Norge har fundet Sted med fremmede Fartøier.

Aaret 1872 har i alle Forretningsgrene været særdeles heldigt for denne Coloni. Imidlertid lider saavel den fremmede som intercoloniale Handel endnu af den høie Beskyttelsestold, som har drevet en stor Del af Melbournes Handel over til Nabocolonierne. Oprettelsen af Drawbacksystemet har vistnok medført nogen Forbedring, men dog ikke kunnet gennemføre den

gamle Handelsomsætning med de andre australiske Colonier samt med New-Zealand

Indførselsværdien beløber sig for 1872 til 12,886,093 £ og Udførselsværdien til 13,420,755 £.

Guldminerne have givet et godt Bytte, ligesom ogsaa Afkastningen af Fædrift og Agerbrug har været særdeles rigelig. Coloniens Befolkning anslaaes til 750,000 Individuer. Her har været let Adgang til Beskæftigelse for Haandværkere og Arbeidsfolk og man hører stærke Klager over Mangelen paa kvindeligt Tjenestetyende.

Arbejderne ved Kulminerne i New South Wales, hvorfra Australien hovedsagelig forsynes med Kul, have for nogen Tid siden gjort Strike, hvilket har afbrudt Udskebningen og foranlediget stort Tidsspilde for Fartøier, der ventede paa Ladning, ligesom ogsaa Kulpriserne ere stegne 200 pCt., fra 25 à 30 s. til 80 s. pr. Ton. Man frygter, at Sagen endnu paa nogen Tid ikke vil blive ordnet, og en stor Del Tab og Ulemper ere derved paaførte Handelen. Her findes imidlertid Kul ogsaa paa andre Kanter, nemlig paa Tarmania og New-Zealand, der vistnok ere af ringere Kvalitet, men som man under de nuværende Forholde tænker paa at benytte. Aarets største Begivenhed for Coloniens er Fuldførelsen af Telegrafforbindelsen med Europa. Efterat Landlinierne gennem Australien i Oktober bleve færdige, har man haft direkte Communication med næsten alle Steder i den gamle Verden og Amerika.

Sydney.

Til Coloniens New South Wales ankom i 1872 5 svenske Fartøier, der alle afgik med Kulladning fra Viceconsulsstationen Newcastle. Kuludførselen beløb sig i f. A. til 875,503 Tons, hvoraf 570,000 Tons gik til fremmede Lande, fornemmelig til China. Kulpriserne vare i Februar Maaned 7 s. pr. Ton, men efterat Arbejderne længere ude paa Aaret havde gjort Strike og tilvundet sig høiere Løn, steg Prisen i August til 10 og 11 s. Efterspørgselen efter australiske Kul er stedse stigende, men Beholdningerne ere mere end tilstrækkelige til at møde Behovet.

Christchurch.

Til New-Zealand ankom i 1872 2 norske Fartøier med en samlet Drægtighed af 435 C.-L. Af disse ankom 1 til Nelson fra Mauritius med Ladning af Sukker og 1 fra Norge med Emigranter til Napier, hvorfra det gik videre til Callao med Trælaster. 1 svensk Fartøi bragte Trælaster fra Sverige til Dunedin. Den høie Indførselstold paa Trælaster af 2 sh. pr. 100 Fod virker som Beskyttelse for den newzealandske Trælastertilvirkning og hindrer Indførselen af fremmed Trælaster.

Washington.

I. Skibsfart.

Ifølge officielle Opgaver udgjorde Antallet af samtlige de fremmede Skibe, som besøgte de forenede Staters Havne

Consulatberetninger for 1872. Washington.

i Fiscalaarene	1868	1869	1870	1871	1872
	16,539	18,804	19,513	19,406	18,657
paa Tons	4,500,000	5,350,000	5,700,000	6,266,000	7,094,000

deraf:

	1868	1869	1870	1871	1872
norske	180	249	183	356	537
svenske	69,640	92,092	79	62	81
			27,571	21,227	33,632

Til Sammenligning anføres af andre Nationer:

	1868	1869	1870	1871	1872
britiske	15,285	17,373	18,043	17,840	16,396
paa	3,737,800	4,438,000	4,640,000	5,311,000	5,589,000
tydske	509	616	603	399	696
-	478,000	597,403	678,007	469,900	780,000
franske	88	83	87	93	106
-	71,280	72,300	81,160	94,000	120,000

Ifølge de fra Consulatene i New-York og San Francisco samt de under Generalconsulatet lydende Viceconsulater indsendte Opgaver besøgte de forenede Staters Havne

i 1872 af 700 norske Skibe paa	146,186 C.-L.
- 1871 - 459 — — -	92,299 -
- 1870 - 252 — — -	49,384 -

I 1872 ankom i Alt 99 svenske Skibe paa 13,152 Nylæster.

Hvad specielt angaar Skibsarten paa de til Washingtons Distrikt hørende Havne, har Tilvæksten under afvigte Aar været særdeles betydelig.

Saaledes ankom til dette District

i 1872: 348 norske Fartøier paa	73,890 C.-L.
- 1871: 200 — — -	42,756 -
- 1870: 139 — — -	28,795 -

Af svenske Fartøier ankom i 1872 58 paa 7,813 Nylæster.

De for Fragtfarten vigtigste Havne inden Districtet ere:

Philadelphia, som i 1872 besøgte af	76 norske og 11 svenske Fart.
Baltimore - - — - -	60 - - 7 - —
New Orleans - - — - -	60 - - 6 - —
Pensacola - - — - -	36 - - 7 - —

Betræffende sidstnævnte Hayn, som er Hovedstedet for Trælastudførselen fra Syden, kan anføres, at samtlige dertil ankomne Skibe vare i Ballast.

Boston, som indtager første Plads, hvad Indførselen fra de forenede Riger angaar, er med Hensyn til Skibsfarten den 5te Havn i Rækken; i 1872 ankom dertil 18 norske og 7 svenske Skibe.

Til Norge afgik intet norsk Skib directe fra dette Distrikt; af de tre norske Skibe, som ankom fra Norge, var kun et (fra Arendal til Philadelphia) lastet med Jern, de to andre ankom i Ballast.

Fragterne have i det forløbne Aar overhovedet været gode. Indeværende Aar (1873) er ogsaa begyndt under særdeles gunstige Udsigter for Skibsfarten, som det vil sees af nedenstaaende Sammenligning mellem de vigtigste Fragtnoteringer i de ovennævnte 4 Havne.

d. 31. Decbr. 1872 og 31. Marts 1873

Philadelphia:		
Petroleum til England (pr. 42 Gall.)	5 s. „ d.	6 s. „ d.
Petroleum, til Middelhavet	5 s. 9 d.	6 s. 9 d.
Kornvarer, til England (pr. quarter à 480 lbs.) .	ingen Notering	7 s. à 7 s. 3 d.
Baltimore:		
Kornvarer, til England (pr. quarter)	7 s. 6 d. à 7 s. 9 d.	7 s. 6 a. à 7 s. 9 d.
Tobak, til Rotterdam, Amsterdam eller Havre (pr. ctw.)	35 s. + 5 0/0	37 s. 6 à 38 s. 6 d. + 5 0/0
New Orleans:		
Bomuld, til Liverpool (pr. lbs.)	5 s. 8 d.	5 s. 8 d.
Bomuld til Hamburg . . .	1 1/4 s.	1 1/4 s.
Pensacola:		
Tømmer til engelske Havne (pr. load)	42 s. 6 d.	52 s. 6 d.

De forenede Staters Handelsflaade, hvis Drægtighed beløb sig til

5,540,000 Tons i 1861,
4,300,000 — - 1866,
4,107,000 — - 1869 og
4,282,000 — - 1871 (det sidste Aar, for

hvilket specielle Opgaver haves), synes atter at være i Tilvæxt. Ved Eftergivelse af Toldafgifter for Skibsbygningsmaterialier har man i forrige Aar søgt at opmuntre Skibsbyggeriet. Den Pris, hvorfor større 1ste Klasses Skibe, fuldt udrustede, kunne bygges i de forenede Staters Havne, varierer mellem ca. 80 og 85 doll. pr. Ton; mindre Skibe, paa 3 à 600 Tons, 85 à 90 doll. pr. Ton.

Fra vore ligesom fra alle andre fremmede Skippere høres fremdeles jevnlig Klager over den hyppige Rømning af Søfolk. Endskjønt der i forrige Session af Congressen vedtoges Love, som tilsigtede at saavidt muligt hindre dette Uvæsen, og der af Autoriteterne ydes beredvillig Assistance ved Paagribelsen af Desertører, ligger der dog i de høje Hyrer, som betales i amerikanske Havne (en Matros erholder her 2 à 3 Gange mere pr. Maaned end ombord paa norske Skibe) en saa stor Fristelse for alle europæiske Søfolk, at der vistnok neppe er Haab om, at nogen bedre Tingenes Tilstand snart vil indtræde.

II. Handel.

a. Indførsel:

Værdien af den samlede Indførsel til de forenede Stater udgjorde i Aarene*):

*) Her som i det Følgende, hvor Meddelelserne ere hentede fra de af det statistiske Bureau offentliggjorte Opgaver, menes fiscale Aar, hvilke indløbe den 30te Juni.

Consulatberetninger for 1872. Washington. Newyork.

1868	1869	1870	1871	1872
372,000,000	437,000,000	462,000,000	541,000,000	640,000,000 Doll.
hvoraf fra Sverige og Norge for samme Aar				
1,224,000	1,103,000	1,280,700	1,839,000	1,770,000 Doll.

Disse Beløb overskride kun i ubetydelig Grad Værdien af det importerede Jern, hvilken Artikel altsaa kan ansees som saagodtsom eneste Indførselsartikel fra Sverige og Norge til de forenede Stater. Norge deltager kun for en ringe Del i Jernafskibningen hertil; under Løbet af 1872 vides kun et Skib lastet med ca. 500 Tons norsk Jern at være ankommet til de forenede Stater, og alle de fra officielle Kilder hentede Opgaver om Jernindførselen, hvor Sverige og Norge opføres under samme Rubrik, kunne derfor betragtes som alene havende Hensyn til svensk Jern. Til Boston indførtes i 1872: 3,240 Tons svensk Jern i norske

Skibe
- Philadelphia — - — 5,809 - - -
b. Udførsel:

Værdien af de forenede Staters samlede Udførsel udgjorde i

1868	1869	1870	1871	1872
450,000,000	413,000,000	499,000,000	562,000,000	549,000,000 Doll.
heraf til de forenede Riger:				
177,426	166,974	105,532	1,318,797	742,055 Doll.

Disse Summer vare fordelte paa følgende Artikler:

	1868	1869	1870	1871	1872
Petroleum og					
Naphta. . .	10,940.	150,749.	105,532.	257,849.	517,768
Sidefesk . . .	27,542.	—	—	38,084.	142,887
Talg	115,990.	—	—	80,081.	68,866
Harpix og Ter-					
pentin . . .	1,473.	—	—	3,304.	1,198
Svinefedt . . .	—	—	—	—	10,170
Bomuld . . .	—	—	—	937,642.	—
Locomotiver .	4,041.	—	—	—	—
Geværer . . .	1,300.	—	—	—	—
Diverse . . .	16,140.	16,225.	—	1,737.	1,166

Saa godtsom al direkte Udførsel til Sverige og Norge foregaar over New-York.

Guldagioen har i afvigte Aar varieret mellem 11 og 15; for Tiden (31te Marts 1873) er den 17 à 18.

III. Emigrationen.

Af de fra fremmede Lande til de forenede Stater ankomne Emigranter, hvis samlede Antal fra Begyndelsen af indeværende Aarhundrede indtil Udgangen af 1870 antages at have udgjort

	7,803,865,
ankom fra Sverige og Norge	153,928.
Det hele Antal Emigranter, som i det fiscale Aar 1ste Juli 1871 til 30te Juni 1872 ankom til de forenede Stater, udgjorde	404,806,
hvoraf fra Norge	11,421.
Fra Sverige ankom i samme Aar	13,464,
- de britiske Øer	153,626,
- Tydskland	141,109,
- Danmark	3,609.

Med de til den norsk-amerikanske Linie hørende Dampskibe ankom i 1872 tilsammen 2,253 Emigranter.

Newyork.

Til dette Distrikt ankom i 1872 7 Skibe, dr. 4,324 C.-L., direkte fra Norge, hvilke samtlige vare Dampskibe; fra udenrigske Havne ankom med Ladning 285 Skibe ued en samlet Drægtighed af 56,094 C.-L., og i Ballast 28 Skibe, dr. 5,694½ C.-L., hvilket i det Hele udgjør en Forøgelse imod 1871 af 67 Skibe med en samlet Drægtighed af 17,624½ C.-L. Et Fartøj, dr. 115 C.-L., nemlig Barkskipet „Lucy Frances“, blev her indkjøbt for norsk Regning.

I samme Tidsrum afgik fra Newyorks Consulsdistrikt 7 Skibe paa 1,200 C.-L. direkte til Norge for Ordre med Ladning, og til Udlandet med Do. 315 Skibe, dr. 64,923½ C.-L., og i Ballast 7 Skibe, med en Drægtighed af 1,212½ C.-L., hvorefter der i Aaret 1872 er afgaaet 99 Skibe med en samlet Drægtighed af 23,461 C.-L. mere end det næstforegaaende Aar.

Siden Aaret 1870 har Antallet af hertil ankomne norske Fartøier tiltaget i en betydelig Grad, hvilket hovedsagelig maa hidrøre fra de i de sidste Aar paa Newyorks Marked almindelig herskende jævnt fordelagtige Conjunkturer. Forrige Aars rige Kornhøst og den store Overflod paa Petroleum, hvis Produktion ikke nogensinde før har været dreven i en saa storartet Maalestok, har foraarsaget, at Priserne for disse Produkter deklinerede, hvilket havde til Følge en forøget Export til høje Fragter, da Mangelen paa Skibe ofte var temmelig stor. De høieste Fragter afsluttedes i Oktober Maaned, da 9 sh. engl. pr. quart. Kornvarer indvilgedes til Cork eller Falmouth for Ordre; den høieste Fragt for raffineret Petroleum var 7 sh. 6 d. pr. 40 Galloner til Østersøen og 7 sh. à 8 sh. til Continentet, samt for Nafta indtil 11 sh. à 11 sh. 6 d. pr. 40 Galloner til Sverige og Cronstadt. Det maa saaledes have været et gunstigt Aar for de af vore Redere, der have holdt sine Skibe i Fart paa Newyork, og er det neppe Tvivl underkastet, at Fragterne ogsaa i dette Aar ville blive ligesaa lønnende.

Nedenstaaende udviser de for Øieblikket paa dette Marked gjældende Fragtnoteringer, nemlig:

Til Østersøen - raffineret Petroleum pr. Seilskib	pr. 40 Gallons
	7 s. 6 d.
- — - Stykgods	pr. Ton 45 sh.
- Middelhavet raff. Petroleum - —	pr. 40 Gall. 7
	sh. 6 d. à 8 sh.
- — — — —	pr. Kasse 32½ à
	35 Cents.
- Cork ell. Fal-	
mouth for Ordre - —	pr. mindre Seilsk. pr. 40 Gall. 8
	sh. à 8 sh. 6 d.
- Cork ell. Fal-	
mouth	pr. større Seilsk. pr. 40 Gall.
	7 sh. 6 d.
- Cork ell. Fal-	
mouth Naphta	pr. Seilskib pr. 40 Gallons
	9 sh.
- Cork ell. Fal-	
mouth Kornvarer . . . - —	pr. quart. 8 sh.
	à 8 sh 6 d,

Consulatberetninger for 1872. Newyork.

Til Liverpool	Stykgods . . .	pr. Seilskib	pr. Ton 22 sh. 6 d.
- London	— . . .	—	pr. Ton 25 sh. à 26 sh. 3 d.
- Frankrige	raa Petroleum	—	pr. 40 Gall. 8 sh. à 8 sh. 3 d.
- Hamburg	raff. —	—	pr. 40 Gall. 6 sh. 6 d.
- Bremen	—	—	pr. 40 Gall. 6 sh. 3 d.
- Antwerpen	Stykgods —	—	pr. Ton 42 sh. 6 d.
- Rotterdam	— —	—	pr. Ton 45 sh.

Iberegnet de forenede Rigers Fartøier beløber det samlede Antal af hertil ankomne Fartøier sig til 5,687 Skibe fra fremmede Havne, hvortil kommer 12,380 Skibe, beskæftigede i Kystfarten.

Det har vist sig, at Forsøget med at introducere norske Dampskibe paa vort Fragtmarked har været kronet med Held, og er der al Sandsynlighed for, at flere Linier vilde lønne sig, især delshed hvis Befordringen af de norske Emigranter, der nu for det Meste foregaar med engelske Dampskibe, kunde ske med norske Fartøier, hvilket rimeligvis vil blive Tilfældet, naar Fordelene ved at benytte vor Nations Skibe blive bekendte blandt de fremtidige Emigranter.

Af norske Dampskibe, der i Løbet af forrige Aar have besøgt Newyork, har kun „Den norsk-amerikanske Linie“, hvis Sæde er i Bergen, medbragt Emigranter, hvis samlede Antal udgjorde, ifølge Opgave af den herværende Emigrant-Commissær, 2,253 Individuer. Over Befordringen med denne Linie have Passagererne udtalt sin fuldkomne Tilfredshed; Helbredstilstanden ombord under Hidreisen har, i Sammenligning med de udenlandske Emigrantdampskibe, været idetheletaget udmærket god.

Produktionen af Petroleum har i forrige Aar været usædvanlig stor og det udvundne Kvantum var større end noget tidligere Aars.

Den daglige Production, beregnet for hver Maaned i Aaret 1872, udgjorde:

Januar	pr. Dag	16,286	Tdr.
Februar	-	17,012	—
Marts	-	15,506	—
April	-	16,308	—
Mai	-	18,345	—
Juni	-	17,749	—
Juli	-	18,513	—
August	-	18,816	—
September	-	16,561	—
Oktober	-	14,309	—
November	-	23,275	—
December	-	22,074	—

Totalkvantumet udgjorde derefter 6,539,000 Tdr.

For dette Aars Vedkommende er Productionen af Petroleum

i stadigt Stigende, idet det dagligen udvundne Kvantum i Gjennemsnit anslaaes til 23 à 25,000 Tdr.

Forrige Aars Export af dette Produkt beløb sig til 2,105,459 Tdr., hvoraf ingen direkte Afskibning fandt Sted til Norge, medens der til Sverige udførtes 23,765 Tdr., hvoraf Størsteparten var raffineret Olie. De lave Priser for Petroleum i forrige Aar deklinerede end yderligere ved dette Aars Begyndelse, og anser jeg det for givet, at en direkte Export til Norge vil lønne sig under nærværende Conjunkturer.

Produktionen af amerikansk Støbejern har i Aaret 1872 tiltaget i en betydelig Grad og anslaaes til 2,400,000 Tons, medens den i det forudgaaende Aar kun udgjorde 1,800,000 Tons.

En endnu større Produktion vil uden Tvivl finde Sted i dette Aar, foranlediget ved de nugældende høje Jernpriser, ligesom Tilvirkningen af Stangjern og Jernbaneskiner af amerikansk Jern af samme Grund vil tiltage, og kan dette ei undgaa at udøve en betydelig Indflydelse paa den fremtidige Import af udenlandske Jernsorter. Mange Fabrikanter, som hidindtil næsten udelukkende have benyttet de bedre Kvaliteter af svensk Jern, begynde nu istedetfor dette at anvende de bedste Sorter amerikansk Stangjern til Forarbejdning af Ljaeer, Øxer, Spader etc.; dog kan der ingen Tale være om, at det svenske Jern vil blive udelukket fra vort Marked, eller endog Indførselen indskrænkes af den Aarsag.

Uagtet Priserne for en større Del af det svenske Jern, som nu leveres, støtter sig til Kontrakter, afsluttede for længere Tid siden, kan man dog anse nedenstaaende Noteringer at være gjældende for Nærværende.

Jern af bedste Kvalitet, tilvirket efter Lancashires Methode, betales med 145 Doll. Guld, inklusive Told, og assorteret Jern af simplere Kvalitet i forskellige Dimensioner sælges til 135 Doll. Guld.

Adskillige Kontrakter skulle efter Forlydende være afsluttede til lavere Priser paa Leverance i indeværende Aar, nemlig fra 18 £ til 19 £ frit ombord i Sverige, hvilket modsvarer 130 Doll. Guld à 137½ Doll. Guld eksklusiv Told. Til en Pris af 20 £ frit ombord i Sverige er Tolden paa Stangjern for Nærværende 31 Doll. 50 Cents Guld, og paa assorteret Jern til 18 £ er Tolden 29 Doll. 20 Cents pr. Ton.

Da meget svensk Jern indføres indirekte til de forenede Stater, dels over London og dels over Hamburg, er det vanskeligt med Bestemthed at kunne opgives det Kvantum, som indførtes forrige Aar, dog antages det at have udgjort ca. 40,000 Tons, hvoraf er indført til

Boston	ca. 25,000	Tons
Philadelphia	10,000	—
Newyork	4,000	—
Sydligere Havne	1,000	—

Endskjønt Priserne for svensk Jern ere saa høje, at enhver Consument maaske vil forbruge mindre deraf end sædvanlig, saa antages det dog, at Indførselen ikke vil blive mindre, da Consumenternes Antal er i stadigt Tiltagende. Med Undtagelse af ca. 300 Tons har der ingen Tilførsel været af norsk Jern i forrige Aar.

Consulatberetninger for 1872. Newyork. San Francisco.

Rømningsvæsenet. Consulatet har tidligere omtalt dette Uvæsen, der i det forbigangne Aar desværre snarere har tiltaget, idet der nemlig ifølge Opgave af samtlige norske og svenske Skippere er deserteret et Antal af 812 Sømænd fra norske Skibe og 69 fra svenske. Heraf blev kun et ubetydeligt Antal, nemlig 13 Sømænd, paa vedkommende Skipperes Forlangende ved Politiets Hjælp atter paagrebne og førte tilbage til Skibene. Det er ei blot de forenede Rigers Fartøier, som ere udsatte for dette Onde, men lydelige Klager derover fremkomme ogsaa isærdeleshed fra de engelske og tyske Skippere. Anstalter for Paagribelse af Desertørerne foretages langtfra i Forhold til den storartede Maalestok, i hvilken Rømningen foregaar, af Grunde, som af Consulatet ere forhen paapegede, nemlig den Fare, en Skipper personlig udsætter sig for ved at forfølge sine Mandskaber og dernæst de store Udgifter, som ere forbundne med et saadant Foretagende. Der har ogsaa blandt Skipperne været ytret, at Rederierne i adskillige Tilfælde have søgt at holde sig skadesløse ligeoverfor Skibsførerne med Hensyn til Udgifter af denne Natur, hvilket naturligvis maa fremkalde alt andet end Opmuntring fra Skippernes Side til at stoppe Rømningsvæsenet, naar foruden Faren tildels ogsaa Pengetabet skal falde tilbage paa dem. Consulatet har daglig Anledning til at erfare, at norske og svenske Rømlinger, der opholde sig her paa Stedet, ikke leve under saa gode Kaar, som man kunde antage ved at tage i Betragtning de høje Hyrer, som betales en Sømænd.

Pengeforsendelser til Hjemmet foregaa yderst sparsomme, da Opholdet i de herværende „Sailors Boardinghouses“, hvor man ikke nyder den samvittighedsfuldeste Behandling, i Regelen opluger Sømændenes surt erhvervede Penge.

Antallet af norske og svenske Sømænd, der ernære sig ved Arbejde paa Newyorks Havn og paa Kystfartøierne, er det vanskeligt at beregne, men det kan vistnok uden Overdrivelse anslaaes til flere Tusinde, da de mange Lægttere, Skonnerter o. s. v. for en stor Del ere besatte med norske og svenske Sømænd.

Syge og hjælpeløse Sømænd indfinde sig ofte paa Consulatet, anholdende om Bistand til at blive indlagt paa Hospitalet, hvilken Consulatet ogsaa har ydet dem paa Betingelse af, at Vedkommende efter sin Helbredelse skulle igjen tjene ombord i norske og svenske Fartøier.

Antallet af de til Newyork ankomne Emigranter beløb sig i forrige Aar til 294,581 imod 229,639 i Aaret 1871. Fra Norge ankom 6,451 Emigranter og fra Sverige 11,403.

Fra Storbritannien ankom		155,535	Emigranter
-	Tydskland	122,215	—
-	Østerrige	5,584	—
-	Schweiz	4,678	—
-	Luxemburg	1,139	—
-	Holland	3,631	—
-	Belgien	680	—
-	Rusland	4,443	—
-	Frankrige	2,913	—
-	Italien	7,069	—
-	Spanien	44	—
-	Danmark	4,796	—

hvoraf 110,228 Individuer opgaves at ville bosætte sig i Staten Newyork.

Ved Ankomsten til Newyork skede ifjor oftere Henvendelse til Consulatet af Emigranter for at erholde dets Bistand til at træffe Overenskomst med de herværende Agenter for de forskjellige engelske Emigrant-Dampskibe angaaende Vægten af deres medbragte Bagage.

Det har nemlig vist sig, at Agenter i Norge i adskillige Tilfælde have garanteret Emigranter, at deres Bagage uden Hensyn til Vægt skulde blive befordret fragtfrit til de respektive Bestemmelsessteder med de amerikanske Jernbaner. Rimeligvis som en Følge heraf medbringer en stor Del af de norske Emigranter langt mere Tøi end andre Nationer, hvilket giver Anledning til Misfornøjelse fra de herværende Dampskibskontorers Side, da disse have været nødsagede til at betale Fragtforskjellen for Emigranternes Effecter med Jernbanerne for det Tilfælde, at Vedkommende ikke selv vare istand dertil.

Somoftest have Emigranterne maattet betale Fragtforskjellen, hvilket for de mindre bemidlede naturligvis har faldet haardt, da denne Slags Udgifter selvfølgelig vare uforudseede.

San Francisco.

1872 har i alle Henseender været et for Staten Californiens Udvikling og materielle Velfærd høist velsignet Aar. Ingen smitsom Sygdom, ingen Vandflod, ingen stor Ildebrand eller anden stor Ulykke har hjemsøgt Landet. Ingen indbyrdes Urolighed har forstyrret Freden.

Sølv- og Guldminerne have givet rigt Udbytte, Landmanden har haft en rigere Høst end noget forudgaaende Aar, Faar- og Vinavl have ligeledes givet større Udbytte end tidligere, og i det Hele taget har den almindelige Velstand tiltaget mere i 1872 end i noget tidligere Aar i Californiens Historie.

Folkemængden er 657,820, en meget tynd Befolkning. Danmark har mer end 40 Gange saa stor Befolkning i Forhold til Arealet. Ikkun ca. 3½ Millioner Acres Land er opdyrket, men Californien har ca. 50 Mill. Acres skikket til Agerbrug. Produktionen af ædle Metaller udgjorde ca. 62½ Mill. Dollars, som er 4 Mill. mere end i 1871. Den stadige Tiltagen maa udentvivel have Indflydelse paa den hele øvrige Verdens finansielle Forholde. Udførselen af ædle Metaller var ca. 36 Millioner. Af Hvede udførtes til Europa 6 Mill. Cents = 300,000 Tons, ca. tredobbelt af Udførselen i 1871. Værdien af den samlede Udførsel beløb sig til 68 Mill. Dollars og af Indførselen til 40 Millioner.

Til San Francisco ankom i 1872:

		Antal	Tons
amerikanske Fartøier	fra indenlandske Havne	3,129.	733,606
—	— fremmede	287.	331,917
fremmede	— — —	244.	164,237
amerikanske	— Fiskeexpeditioner	7.	793
—	— Hvalfangst	30.	9,823
Tilsammen		3,697.	1,240,376

Consulatberetninger for 1872. San Francisco.

Skibsudgifter i San Francisco:

Bryggepenge		pr. Dag	
For Fartøier paa indtil	10 Tons	Doll.	-
fra 10 til 25	—	—	50.
- 25 - 50	—	—	75.
- 50 - 75	—	—	1. 25.
- 75 - 100	—	—	1. 50.
- 100 - 150	—	—	2. -
- 150 - 200	—	—	3. -
- 200 - 250	—	—	4. -
- 250 - 300	—	—	5. -
- 300 - 400	—	—	6. -
- 400 - 500	—	—	7. -
- 500 - 600	—	—	8. -
- 600 - 700	—	—	8. 50.
- 700 - 800	—	—	9. 50.
- 800 - 900	—	—	10. 50.
- 900 - 1000	—	—	11. -
- 1000 - 1100	—	—	11. 50.
- 1100 - 1200	—	—	12. 50.
- 1200 - 1300	—	—	13. 50.
- 1300 - 1400	—	—	14. 50.
- 1400 - 1500	—	—	15. 50.
- 1500 - 1600	—	—	16. 50.
- 1600 - 1700	—	—	17. 50.
- 1700 - 1800	—	—	18. 50.
- 1800 - 1900	—	—	19. 50.
- 1900 - 2000	—	—	21. -
- 2000 - 2200	—	—	22. 50.
- 2200 - 2500	—	—	23. 50.
- 2500 og derover i Forhold.			25. -

Fartøier, som efter endt Losning laste eller indtage Ballast, betale halv Afgift.

Skibe, som have faaet Plads udvendig eller ved Slingers, betale kun halve Dokpenge.

Lodspenge. Fartøier under 500 Tons Drægtighed betale 5 Doll. pr. Fod af Fartøiets Dybgaende, Fartøier over 500 Tons Drægtighed betale 5 Doll. pr. Fod af Fartøiets Dybgaende samt et Tillæg af 4 cent. pr. Register Ton.

Bugsering med Dampskib er det overladt til Skibsførens Valg at benytte eller ikke.

Stuverses Betaling

for Losning af Stykgods	40 cent. pr. Ton
- Indladning af Korn omtrent	40 - - -
- Losning af Kul	37½ - - -
- Indtagning og Lempning i Rummet af Ballast	80—90 - - -

Indladning af Trælaster omtrent 25 cent. pr. 1000 løb. Fod.

Der er ingen Plads i Verden, hvor Indladning og Losning foregaar saa raskt som her. Fartøierne betale ikke Bryggepenge før Losningen begynder. Provisioner, ferske som salte, ere meget billige, Brød, Mel, Smør, The og Kaffe koster mindre end i Europa, alle Skibsfornødenheder ere kort sagt at erholde i stort Udvalg og til moderate Priser. Udgifterne for fremmede Skibe her i Havnen ere nu langt mindre end tidligere, efterat de ved Lov af 1872 ere blevne betydelig reducerede.

Fragtfart. Det er beklageligt, at ikkun to Skibe under norsk Flag besøgte San Franciscos Havn i 1872. Fragterne have siden sidste Høst været meget høje, og i Gjennemsnit er over 4 £ betalt pr. Ton Hvede til Kanalen, og det er min Mening, at 1873 vil blive ligesaa lønnende for fragtsøgende Skibe som afvigte Aar. Mine Grunde ere:

- Større Areal end nogensinde er i Vinter besaaet med Hvede, Sæden staaer bedre end nogensinde, og kan det med stor Sandsynlighed antages, at vi ville have over 500,000 Tons Hvede til Udførsel til Europa i 1873.
- Indførselen af Varer pr. Seilskib er paa Grund af Jernbanen fra Newyork betydelig aftagen, og derfor er det at vente, at der i et saadant Aar som 1873 ikke paa langt nær vil blive tilstrækkeligt Skibsrum til Udførsel af den forventede store Høst, da vi desforuden trænge til betydeligt Skibsrum til Udførsel af Tømmer og andre Varer.

Den norsk-svenske Befolkning her i Landet og paa Kysten anslaaer jeg til 11,000. De mere fremragende mellem disse dannede i Forening med de herværende Danske i 1859 et skandinavisk Velgjørenhedsselskab, som har stiftet meget Gavn. Medlemmernes Antal er ca. 400. Det koster 30 Doll. at blive Medlem og 1 Doll. pr. Maaned Contingent. I Sygdomstilfælde erholde Medlemmerne Kur og Pleie. Selskabet eier egen Begravelsesplads, som bliver holdt af Selskabets Kasse. Selskabet har særskilte Kasser for „Enker og Faderløse“ og for „Syge og Trængende“ udenfor Selskabet; Fonds for begge disse ere dannede ved frivilligt Bidrag. I afvigte Aar dannedes af Selskabets Medlemmer „Scandinavian Hall Association“, hvis Formaal er ved Subskription at danne et Fond til Beløb af 75,000 Doll., som skal anvendes til Kjøb af en fast Eiendom og derved give Styrke til Selskabet i dets pecuniære Stilling og give Varighed til dets Bestaaende. Selskabet eier ligeledes et ikke ubetydeligt Bibliothek af svensk, norsk og dansk Literatur. 30,000 Doll. er subskriberet til „Scand. Hall Association“.

I 1871 dannedes her et skandinavisk luthersk Kirkesamfund, som nærmest ved den norske Præst Hr. Hvistendahl's Nidkjærlighed har naaet et betydeligt Omfang, tæller mange Medlemmer og gjør meget Gavn. Kirkens verdslige Sager blive bestyrede af 3 Norske, 3 Svenske og 3 Danske, som udkaares af Menigheden. Kirken eier ca. 3000 Doll. Jeg har omtalt disse Selskaber, skjønt samme vel neppe skulde ansees at henhøre til en Consulatberetning. Indirekte bevirke de imidlertid meget Godt i Hjemmet. De forhindre Mange fra at forglemme deres Fødeland og Slægt. De holde paa en Maade den mere udannede Mands Fædrelandskjærlighed ilive. Kirken, hvori prædikes i deres Modersmaal, Bibliotheket og Aviserne (Morgenbladet, Aftenbladet og Berlingske Tidende) holdes i Selskabet, Alt bidrager til en mere aandelig Vedhængen ved Hjem og Slægt og vil meget bidrage til at fremskynde og formere de ei ubetydelige Pengedrag, som aarligen hjemsendes herfra til trængende Slægtninge i Brødre-Rigerne, og saaledes indirekte bidrage til Fædrelandets pecuniære og materielle Velfærd.

Emigranter. Forholdsvis komme her kun faa Emigranter direkte fra Norge og Sverige. Gode Arbeidere kunde let faa Ansættelse til følgende Løn:

Consulatberetninger for 1872. San Francisco. Qvebec.

Tjenestepiger 20 Doll. Guld pr. Maaned } med Kost og
 Karle for Landbrug 25 — — — — } Logis,
 Matroslyren er 30 — — — — } paa Kysten
 og 20 à 25 Doll. for lange Reiser.
 Smede, Tømmermænd og lignende grovere Haandværkere 3 à
 4 Doll. pr. Dag. Kost kan faaes for 5 Doll. pr. Uge.

Qvebec.

I intet Tidsrum har den norske Fart paa de canadiske Farvande været betydeligere end under nys udløbne Sæson; til dette Sted er 185 Skibe, drægtige 54,907 C.-L., ankomne, og til de forskjellige Vice-Consulater 197 Skibe, paa 46,014 C.-L., eller tilsammen 382 Skibe, af 100,921 C.-L.s Drægtighed, eller en Forøgelse, hvad Læstedrægtighed angaar, af nær 60 pCt., sammenlignet med det næstforegaaende Aar, da idethele 244 Skibe, paa 64,728 C.-L., besøgte Distriktet. Under forrige Sæson er, som en Begyndelse, indledet en Dampskibsforbindelse under norsk Flag, idet Dampskibet „Woodham“ ankom direkte fra Kristiania med Last og endel Emigranter, bestemt til Montreal, hvorfra det igjen afgik med en Kornlast til Irland. Hvorledes Resultatet er bleven, vides endnu ikke, men udentvivl vil et saadant Foretagende, ledet med tilbørlig Indsigt, vise sig lønnende, især hvis en nogenlunde regelmæssig Fart kunde komme igang.

Den svenske Skibsfart har ogsaa forholdsvis været underkastet en betydelig Forøgelse, idet der ankom 19 Skibe, paa 2,630 Nylæster, imod 10 Skibe, drægtige 1,906 Nylæster, det næstforegaaende Aar.

Indførselen af norske Produkter bestaar kun af et mindre Parti Øl og Jernvarer, til en Værdi af 2000 Doll., indført til Montreal med førnævnte Dampskib. Nogen direkte Udførsel har ei fundet Sted. Idetheletaget vil man neppe kunne gjøre Regning paa nogen betydeligere Handelsvirksomhed mellem Norge og dette Land, hvis Produkter ere saa ensartede. Bayerisk Øl vilde dog, hvis det kunde afgives hersteds for 1 Dollar pr. Dusin Flasker, kunne afsættes i mindre Partier, indtil det kunde finde Indgang. Det samme gjælder kanske Vinduesglas i passende Størrelser, der, hvis af samme Godhed, vistnok kunde concurrere med belgisk Glas, hvoraf aarlig endel Skibsledninger indføres.

Handelsomsætningen i Qvebec har været livlig, og Antallet af ankomne Skibe meget betydelig, nemlig 1,004 Skibe, drægtige 712,484 Register Tons, eller en Forøgelse, naar Tonnagen tages som Forhold, af henved 7 pCt. mod det foregaaende Aar, da Stedet besøgtes af 917 Skibe, paa 665,430 Tons. Forøgelsen falder næsten udelukkende paa de norske Fartøier. Nedenstaaende Oversigt udviser Skibsantallet ifølge Nationaliteten.

Engelske	767	Skibe	paa	576,321	R.-Tons
Norske	185	—	-	111,357	—
Svenske	4	—	-	2,133	—
Tydske	22	—	-	9,566	—
Franske	6	—	-	2,774	—
Danske	3	—	-	2,746	—
Hollandske	1	—	-	717	—

Portugisiske 6 Skibe paa 1,020 —
 Amerikanske 10 — — 5,840 —

Denne Oversigt indbefatter kun Seilskibe. Stedet har desuden været besøgt af 150 Dampskibe, drægtige 188,366 Tons, der under Navigationstiden har underholdt regelmæssig Fart paa Liverpool og Glasgow samt tildels London. Antallet af Smaafartøier, der anvendtes til Fart paa de nedre Havne, opgaar til 369, paa 72,400 Reg.-Tons.

Emigration over dette Sted har, hvad den norske angaar, været i stadig Aftagende. Med Seilskibe direkte fra Norge er kun 3,812 Individer ankomne — 3,724 til Qvebec, 88 til Montreal — og med Dampskibe via Liverpool og Glasgow 1,128, eller en samlet norsk Indvandring af 4,940. I Løbet af 1870 landsattes ikke mindre end 16,771, og de Indvandedes Antal i 1871 opgik til 8,253, en Formindskelse af respektive 11,831 og 3,313 i 2 Aar. Om man af dette ikke ubetinget kan slutte, at den norske Udvandring idetheletaget er saameget mindre nu end forhen — da sandsynligvis et større Antal nu benytter Leilighed via Newyork — kan man dog paa den anden Side antage, at Emigrationen virkelig er i Aftagende for det hele Lands Vedkommende.

Fra forskjellige norske Steder ere hidkomne:

Fra Bergen	.....	med 6 Skibe	1,395	Emigranter
- Kristiania	.....	- 4 —	1,008	— *)
- Stavanger	.....	- 3 —	792	—
- Skien	.....	- 3 —	284	—
- Porsgrund	.....	- 1 —	240	—
- Laurvig	.....	- 2 —	57	—
- Sarpsborg, Kragerø, Arendal, Lillesand	.....	- 4 —	36	—

Sundhedstilstanden har været meget god, at dømme efter de til Consulatet anmeldte Dødsfald, nemlig 13, hvoraf et Skib havde 9, eller omtrent 0.34 pCt. Nogen Nød eller Mangel blandt Emigranterne er ei bleven sporet, og have alle været i Besiddelse af nødvendige Penge til Bestridelse af Reiseomkostninger igjennem Landet. Nogen Klage over slet Behandling paa Overreisen er ei fremkommen. Alles eventuelle Bestemmelsessted gjaldt som sædvanlig de vestlige forenede Stater, især Minnesota og Wisconsin. Ingen nedsatte sig i Canada, som uagtet mange Bestræbelser fra Regjeringens Side ikke endnu synes at udøve nogen Tiltrækningskraft.

Den samlede Indvandring over dette Sted opgives til:

Fra Storbritanien og Irland	.....	30,656	Emgr. **)
- Norge, direkte	.....	3,812	—
- Tydskland og andre Lande	.....	1,032	—

Tilsammen 35,500 Emgr.,

eller en Formindskelse af 3,100 Individer, sammenlignet med det foregaaende Aar, da Antallet opgik til 38,600 Sjæle.

Trælastfragterne have under den nys udløbne Sæson hele Tiden været antagelige, til enkelte Tider endog særdeles gode. En Begyndelse gjordes i Mai Maaned til London med Tilbud af 30 sh. til 32 sh. 6 d. pr. Load for Tømmer og 80 sh. til 82 sh.

*) Qvebec 920, Montreal 88.

**) heraf 1,128 Norske, 2,872 Svenske.

Consulatberetninger for 1872. Qvebec.

6 d. pr. St. Petersburg Standard for tørre Planker; Fragter til Liverpool afsluttedes til 30 sh. à 31 sh. for Bjælker og 80 sh. à 81 sh. for Planker, samt til 82 sh. 6 d. pr. Std. tørre Planker til Dublin; i Slutningen af Maanedene vare dog disse Fragter nede i 30 sh. à 80 sh. til London og Liverpool med Offerts af samme Fragt for Laster til Dublin, Wanenpoint og Southampton. Disse mindre Rater vare tildels gjængse i Løbet af den efterfølgende Maaned, omendskjønt man af Mangel paa søgende Skibe ikke sporede den Livlighed, man havde forudsat som Følge af de sene Fremkomster af de mange Fartøier, der formedelst usædvanlige Isforholde i Sant Laurence-Golfen vare forhindrede fra at arri- vere før. Ved denne Maanedes Udløb antog dog Fragterne en fastere Tendents. Under Juli Maaned udførtes Befragtninger til London, 30 sh. à 31 sh. 6 d., senere 32 sh. 6 d. pr. Load, til Liverpool 30 sh. a 31 sh., Planker til begge Steder 80 sh. à 82 sh. 6 d. pr. Standard med en forholdsvis Avance til Udhavne. Under Løbet af den efterfølgende Maaned sporede man en ikke saa ubetydelig gradevis Stigning, fra 32 sh. 6 d. til 35 sh. pr. Load til London og fra 31 sh. til 34 sh. til Liverpool for Tømmer, medens Plankefragter samtidig noteredes i respektive 85 sh. og 83 sh. pr. Standard. Til Dublin offereredes 33 sh. og 85 sh., til Glasgow 85 sh. for Planker, til Hartlepool 85 sh. à 86 sh. 6 d., medens et norsk Skib afsluttedes til Lissabon til 36 sh. pr. Load Tømmer og 108 sh. pr. Stand. for Planker. Fragterne naaede sit Maximum omkring den 20de September, da de vare stegne til 37 sh. pr. Load Tømmer og 87 sh. 9 d. pr. Standard Planker. Disse gode Rater faldt imidlertid pludselig igjen, og omkring den 8de Oktober foretoges Fragtslutning til 28 sh. pr. Load og 77 sh. 6 d. pr. Standard med liden Efterspørgsel; nogen Forbedring i Fragtmarkedet indtraf ei senere og kun faa Befragtninger udførtes i November Maaned, da Raterne nominelt noteredes i 75 sh. pr. Std. Udskibning af Trælaster, især af Planker, har været særdeles betydelig og udgjør:

Af Bjælker	22,140,320 Cub.-Fod,
Planker	7,021,272 Qvebec Std.,
Egestav	4,322 Mille,
Lathwood	1,573 Favne.

Den overvintrede Beholdning ansættes til:

Af Bjælker	17,075,397 Cub.-Fod,
Planker	1,836,218 Qvebec Std.,
Egestav	3,511 Mille,
Lathwood	180 Favne.

Prisen paa de forskjellige Træsarter vedbliver at være høi, og da Udgifter til Tømmerhugst, Transport etc. er i Stigende, kan man ikke forvente nogen Falden. Desuden optræder nu ogsaa de forenede Stater som en betydelig Consument af Canadas Trælaster, som alene vilde kunne bevirke en Fordyrelse, hvis ikke betydeligere Qvantiteter nedhugges.

White Pine, især de større Dimensioner, staa i høi Pris, fra 15 cents til 37 c. efter Qvalitet og Partiets Størrelse. Red-pine koster fra 20 c. til 33 c. pr. Cub.-Fod. Alm betinger fra 35 c. til 37 c. pr. Cub.-Fod. Eg er kostbar, fra 45 til 52 c. pr. Cub.-Fod. Første Sort Furuplanker ere i de senere Aar stegne betydelig og koster nu fra 64 Doll. til 90 Doll. pr. Standard Hundrede. Stor Egestav 300 Doll. pr. Mille.

Fisk. Nogen Opgave over Tilførselen kan af Mangel paa statistiske Efterretninger ei meddeles.

Labrador Hering (Sild). Betydelige Forsendelser ere naaede hertil, væsentlig dog i Transit til vestligere beliggende Steder. Nogen Forbedring i Kvalitet kunde ei sees. Prisen har dog været noget høiere end den foregaaende Sommer, 4 Doll. 25 c. à 4 Doll. 50 c. pr. Tønne.

Dry Codfish (Klipfisk). Tilførselen har været tilstrækkelig for Behovet. Pris fra 3 Doll. 50 c. til 5 Doll. pr. Qvintal.

Green Codfish (saltet Torsk) er realiseret fra 4 Doll. 25 c. til 5 Doll. pr. Qvintal.

Lax. Der har været nedlagt og udført større Qvantiteter af denne Vare i Blikdaaser; saltet har kostet fra 12 Doll. til 15 Doll. pr. Tønne, fersk fra 8 c. til 10 c. pr. $\frac{1}{2}$.

Fishoil (Fisketran) har steget betydelig i Pris og kan nu neppe erholdes under 75 c. à 85 c. pr. Gallon. Ogsaa er Prisen paa Sealoil (Sæltran) og Whaleoil (Spæk) steget ikke saa ubetydeligt; men da Efterspørgselen er liden, er Afsætningen indskrænket.

Vice-Consulaterne.

Montreal, Canadas største Handelsplads og en af Amerikas betydeligere Stæder, hvis Toldintrader aarlig opgaa til ca. 6 Millioner Dollars, har været besøgt af 697 Skibe, drægtige 396,795 Reg.-Tons, hvoraf 28 norske. Fragtmarkedet aabnedes sent, og den første Fragtslutning — naar undtages de regelmæssige Postdampskibe — fandt først Sted i Juni Maaned til 5 sh. 6 d. pr. Quarter (480 \bar{a}) Hvede eller Mais til Queenstown for Ordre. I Juli Maaned vare Fragterne stegne til 6 sh. 6 d. pr. Quarter og forbedredes yderligere i den efterfølgende Maaned til 7 sh. 3 d., hvortil mange Offerts havdes. En gradvis Stigning indtraf derpaa, indtil de medio Oktober Maaned naaede sit Maximum, 9 sh. pr. Quarter for passende første Klasses Skibe. Denne Rate faldt senere igjen 1 sh. à 1 sh. 6 d., men kun faa Befragtninger udførtes af Mangel paa Tonnage. Fragterne derfra til Laplatafloden have hele Tiden været upaaklagelige, varierende fra 20 Doll. pr. superficielle Fod i Mai Maaned indtil 24 Doll. udover paa Høstkanten. Adskillige Offerts vare senere i Markedet til høiere Tal, men Intet blev udført, da passende Skibsrum var uerholdeligt. Da der gaar 1,960 sup. Fod paa en St. Petersburg Standard, vil 24 Doll. repræsentere ca. 9 £ 15 sh. pr. Standard.

Vandstanden i Floden er mellem Montreal og dette Sted i Sommerens Løb bleven noget forbedret; dog bør Skibe af større Dybgaaende end 18 $\frac{1}{2}$ Fod lette Ladning hersteds, inden de lade sig buxere op.

Saguenay viser en udvidet Skibsfart og en livligere Omsætning. Betydelig Trætilvirkning, især af Last bestemt til Sydamerika, foregaar. Antagelig Beholdning til Vaaren 20 Tusinde St. Petersburg Standard.

Escoumains, Trois Pistoles, Rimonski og Matane, mindre Exportsteder ved St. Laurencefloden, sidde inde med det vanlige Qvantum Last og vil med Tillæg af Vinterens Tilvirkninger have tilstrækkelig til Vaarudskibning, antagelig 17,000 Standard.

Gaspé ved St. Laurence-Golfen har været besøgt af 43 Skibe paa 8,612 Tons, deraf 2 under det norske Flag. Stedet har in-

Consulatberetninger for 1872. Qvebec.

gen videre Trælastudførsel, hvorimod der i samme Distrikt ikke drives saa ubetydelige Fiskerier, og især har Torskefiskeriet været særdeles rigt i afvigte Sommer. Fangsten opgaar til 210,154 Qvintal til en Værdi af 790,000 Doll.; af dette Kvantum er 177,654 Qvintal allerede udskibet og en Beholdning af 32,500 Qvintal overvintret. Udbyttet af Fiskerierne omkring Magdalen-Øerne anslaaes til 100,000 Doll.

Miramichi. Skibsfarten paa de fleste ny-brunsvigske Havne har været betydelig og udviser et større norsk Skibsantal end nogensinde forhen. Udskibningen paa dette Sted har været større end man kunde forvente, saa at den overvintrede Beholdning er langt mindre end sædvanligt, antagelig 10 Millioner superficielle Fod Trælast af alle Slags, eller omtrentlig kun det halve Kvantum af, hvad der resterede den næstforegaaende Sæson. Store Forberedelser gjøres imidlertid til en større Skovhugst i Vinter, og hvis Veiret bliver nogenlunde taaleligt, vil der haves tilstrækkelig Last til Vaarudskibningen.

Dalhousie. Skibsfarten paa dette Sted har aftaget betydeligt i de senere Aar, og i afvigte Sommer har Stedet kun været besøgt af 1 norsk Fartøi. Exporten har saaledes været indskrænket, hvorimod den Last, der vil være tilgængelig til Foråret, iberegnet nærværende Beholdning og større Tilvirkninger under Vinterens Løb, vil kunne sysselsætte flere ledige Skibe, end hvad der har været Tilfældet i de senere Aar.

Richibucto. 8 norske Fartøier have besøgt Stedet. Beholdning af Bord og Planker ansættes til 3 Millioner superficielle Fod; et dobbelt saa stort Kvantum vil antagelig skaffes frem i Løbet af Vinteren. Med Hensyn til Udmudring af den udenfor Havnen værende Bar skriver Vice-Consulen:

„Mudder-Maskinen, der skulde være kommen tidlig ivaares, ankom ei førend midt i August Maaned, altsaa for sent til at være til nogen videre Nytte iaar; den paabegyndte Udmudring af et nyt Løb. Den sættes i Arbejde igjen tidlig til Vaaren (1873) og vil under Sommeren kunne udmudre et godt Løb (Channel). Man forventer ogsaa, at et „Breakwater (Mole) vil paabegyndes til Vaaren; denne vil „gjøre vor Havn god og sikker, ligesom denne vil blive betydelig udbedret næste Sæson.“

Shediac. Derfra er expederet 5 Millioner superficielle Fod Planker; der overvintret 2 Mill. sup. Fod. Viceconsulen forudsætter en livligere Handelsvirksomhed næste Sæson.

Bathurst. 2 norske Fartøier have besøgt Stedet. Beholdningen ansættes til 500,000 sup. Fod.

Buctouche, et mindre Ladested ovenfor Richibucto, har lastet 3 norske Skibe. Den Last, der er færdig til Vaarudskibning, ansættes til 2½ Million sup. Fod.

St. John driver en udstrakt Handel. Udskibningen af Trælast har været betydelig og Fragterne fra 70 sh. i Vaar til 90 sh. i Høst pr. Standard, maa ansees for meget antagelige Rater. Den overvintrede Beholdning kan anslaaes til 25,000 St. Petersburg Stand., hvoraf dog en indskrænket Udskibning vil foregaa under Vinterens Løb.

Pugwash, N. S. Den norske Skibsfart paa Havne i Nova Scotia udviser en lille Forøgelse. Dette Sted har været besøgt

af 6 norske Fartøier, 3½ Millioner sup. Fod Last er eksporteret; den nuværende Beholdning kan anslaaes til 2 Millioner.

Halifax, Provindsens Hovedstad og en af de bedste Havne paa Amerikas Atlanterkyst, har været besøgt af 7 norske Fartøier. Stedet driver en stor Transithandel med Vestindien og Newfoundland, men har forresten ingen videre Export, saa at de fleste dertil med Last ankomne Fartøier igjen ere afgaaede derfra i Ballast.

St. John, Newfoundland, har kun været besøgt af 1 norsk Fartøi. Angaaende Fiskerierne etc. hidættes i Oversættelse Vice-Consulens Indberetning i saa Henseende:

„Torskefiskeriet for 1872 er omtrent en Fjerdedel mindre end den foregaaende Sæson; Formindskelsen falder hovedsagelig paa dem, som stole altfor meget paa Kystfiskeri med større Mandskaber, hvorimod Krog- og Snørefisket har afgivet vanlig Fangst. Labradorfisket har havt et godt Udvalg, især i Nærheden af Belle-Isle-Strædet og nordenom Hamilton-Bugten, hvorimod Fangsten paa Midtparten af Kysten næsten aldeles har slaaet fejl. Til Labradorfisket benyttes sædvanlig smaa Skonnerter af ca. 50 Tons Drægtighed, der krydse langs Kysten efter gode Fiskeleier, saa at Tabet for Enkeltes Vedkommende ei kan være betydeligt. Det antagelige Kvantum Fisk, der haves i Beholdning for Nærværende, kan ansættes til 300,000 Qvintals, hvoraf ca. 100,000 Qvintals kommer til at exporteres inden næste Vaar. I de 10 sidste Aar har man begyndt at anvende Damp til Sælfangsten, og Forøgelsen af Udbyttet af Sæl i de sidste 3 Aar har været betydelig. Denne Anbringelse af Capital har hidtil baaret gode Renter, men ifølge min og kyndige Folks Formening vil Sælfangsten, hvis nærværende Ødelæggelse vedbliver, være aldeles tilintetgjort inden ti Aar. Fisk har paa Grund af mindre Fangst staaet i høi Pris:

„Large Mercantable i 4 Doll. 80 c. pr. Qvintal,
„Small Do. i 4 - 60 - - Do.,
„Madeira i 4 - 20 - - Do.,
„West India og Labrador Mercantable i 3.60 Doll. pr. Qvintal,
„Cod oil (Fisketran) betingede 160 Doll. pr. Ton, indeholdende
„256 engelske Gallons; Prisen for Nærværende staaer
„i 156 Doll.“

Römning af Søfolk har under forrige Sæson været særdeles betydelig og opgaar for hele Distriktets Vedkommende til 340, hvoraf 159 falder paa Hovedstationen og 181 paa Vice-Consulaterne, hvoraf igjen Montreal har 36 og Miramichi det store Antal 103. I Gjennemsnit falder saaledes 7 Desertører paa 8 Fartøier, eller noget ugunstigere end den foregaaende Sæson, der paa 244 Ankomster havde 167 Römninger, eller 3 af 4 Fartøier. Somoftest vil det være meget vanskeligt at angive eller udfinde den egentlige Aarsag til Römning, og i de fleste Tilfælde vil neppe Vedkommende selv kunne angive nogen saadan. Ondet hersteds kunde dog, om ikke aldeles standses, saa dog hemmes i en betydelig Grad ved en effektiv Politistyrke og ved at sætte større Straf for enhver ulovlig Bording af Skibe, beliggende paa Havnen. Consulatet har gjentagende bragt denne Sag fore hos den canadiske Regjering, og efterat endel Excesser vare blevne begaaede under Sommeren, blev Politistyrken ogsaa virkelig forøget.

Consulatberetninger for 1872. Qwebec. Port au Prince. Kingston. Belize. Buenos Ayres.

for en Tid. Forøvrigt har Regjeringen under Overveielse at forelægge Parliamentet en Act i Anledning af Crimpingvæsenet. Vice-Consulen i Miramichi formener, at de fleste Desertører derfra begive sig i Arbeide paa de i Nærheden værende Jernbane-anlæg, efterat have holdt sig skjult under sine Fartøiers Ophold dersteds; i alle Fald ere meget faa blevne tagne ved Boardingsmestere.

8 Forlis ere indtrufne med Skibe, bestemte fra eller til Distriktet, og 7 Skibe have formedelst Söskade eller Collision ligget under Reparation.

Kun 8 Skibe staa paa Stabelen hersteds; forresten har Skibsbyggeriet i de senere Aar været drevet yderst indskrænket. Man havde det Haab, at med Jernets Stigen en Reaction vilde indtræffe, som imidlertid endnu lader vente paa sig.

Sundhedstilstanden har i hele Distriktet været upaaklagelig, og den Frygt, man nærrede ved Aarets Begyndelse, at Smaakopperne, der enkelte Steder havde vist sig særdeles dødelige, skulde indfinde sig, har saaledes vist sig ugrundet. Derimod har en meget ondartet Epidemi hersket blandt Heste. Denne optraadte først i Egnene omkring Toronto i Begyndelsen af Sommeren, og viste sig som etslags Forkjølelse — Influenza —, der senere gik over til Mathed, hvorunder Hesten maatte afholdes fra alt Arbeide. Dødeligheden har enkelte Steder været stor; al Trafik var standset i nogle Dage i enhver By, hvor denne Epidemi brød ud. De første Symptomer sporedes hersteds i Slutningen af Oktober Maaned; men Sygen optraadte her i en mild Form, som kun krævede faa Ofre; den optraadte ei nedenfor dette Sted.

Der er i de senere Aar gjort adskillig Anstrængelse i Canada for at tilvende sig en Del af den fremmede Emigrationsstrøm, der aarlig gennem Landet afgaar til de forenede Stater, uden at dette hidtil er lykkets. Der er ogsaa paa Tale at colonisere Øen Anticosti; ialfald er et Aktieselskab delvis bleven dannet i dette Øiemed; fortiden er dog ingen Indvandring der til tilraadelig.

Udsigterne for det kommende Forretningsaar ere nogenlunde lyse. Trælastpriserne ere vistnok høie, men dette antages ikke at kunne udøve nogen skadelig Indflydelse paa Markedet eller formindske Afsætningen, da de større Dimensioner næsten nødvendigvis maa hentes herfra. Hvorledes Fragterne ville stille sig ved Skibsfartens Aabning til Vaaren, er vanskeligt nu at have nogen Formening om; Alt kommer væsentlig an paa Holdningen i England, hvor al tidlig Befragtning næsten udelukkende foregaar. At de ville begynde med en mindre Rate end det foregaaende Aar, behøver man ei at befrygte.

Port au Prince.

I 1872 ankom

til Port au Prince 4 norske Fart., dr. 424 C.L., 1 svensk, dr. 55 N.L.	
- Aux Cayes	5 — - 666 -
- Cap Haytien 1 — — -	61 -

Tilsammen 5 norske Fart., dr. 485 C.L., 6 svenske, dr. 721 N.L.

Desuden besøgte Havnene St. Marc, Aquin og Miragoane af flere norske og svenske Fartøier.

Haytis Regjering har for at kunne iværksætte Inddragningen af Papirmynter forøget Indførselstolden med 25 pCt. og Udførselstolden med 20 pCt. Da Tonnagen betragtes som Indførsel, ville fremmede Fartøier have at betale 1 Doll. 46 c. pr. Ton.

Kingston.

Af norske Fartøier ankom i 1872

til Kingston	15 dr.	3,330 C.-L.
- Black River	1 -	237 -

Tilsammen 16 dr. 3,567 C.-L.

Der hersker fremdeles stor Tilfredshed med de norske Skibsførere og deres Mandskaber, og norske Fartøier erholde for Tiden ligesaa gode Fragter som nogensomhelst anden Nations.

Paa Grund af den stærke Tørke, som fandt Sted over hele Jamaica i forrige Aar, vil Høsten, især hvad Sukkeret angaar, langt fra give det beregnede Udbytte. I Maanederne December og Januar have vi paa den anden Side istedetfor det da sædvanlige Tørveir havt megen Regn, hvilket vil forsinke Sukkerhøsten betydeligt. Der vil saaledes iaar blive Anledning til at erholde Fragter længere udover Sæsonen end sædvanligt.

Belize.

Stedet besøgte i 1872 af 6 norske Fartøier, drægtige 970 C.-L. Værdien af Udførselen udgjorde i f. A. 203,560 £ og var større end i det nærmest foregaaende Aar, ligesom den i indeværende Aar ventes at blive endnu betydeligere.

Dette Aars Produktion er for de vigtigste Artikler beregnet til:

Sukker	2,500 Tons,
Mahogni	4½—5 Millioner Fod,
Logwood	6,300 Tons.

Buenos Ayres.

I det forløbne Aar have de tvende Stater, som dette General-Consulat omfatter, fristet en bedre Skjæbne end i de foregaaende, og de Forhaabninger, som nærredes om Landenes Fremgang og Udvikling, ere for en stor Del blevne realiserede. Sparede for alvorligere indre og ydre Uroligheder og, naar undtages en lidet udbredt Feber i Montevideo, for ondartet Epidemier, have de respektive Regjeringer kunnet fæste Opmærksomheden paa at afhjælpe, hvad Landene under tidligere Opstande, Krige og Sygdomme have lidt, fremme Industri og Næringsveie og forresten sørge for Landenes Opkomst.

1. Den argentinske Republik.

I politisk Henseende saa det for denne Republiks Vedkommende ved Aarets Begyndelse temmelig truende ud. Efter den midlertidige Fredsslutning, der gjorde Ende paa Krigen med Paraguay, havde Brasilien saagodtsom paa egen Haand fortsat Underhandlingerne med Paraguay, uden at tage de tvende allierede Magter med paa Raad. Følgen blev, at Brasilien høstede Frug-

Consulatberetninger for 1872. Buenos Ayres.

ten af den Seier, som de allierede Tropper i Fællesskab havde vundet, hvorved især den argentinske Republik følte sig forurettet. Samtidig med de heftige Noter, der i den Anledning vexledes med Hoffet i Rio de Janeiro, søgte den herværende Regjering at tage Revanche for de tabte Fordele ved at erklære Republikens Overherredømme over „Gran Chaco“. Dette uhyre Territorium, der er saagodtsom ubeboet, har i Aarhundreder ei været reklameret af nogen Stat, ihvorvel baade Paraguay og Bolivia anse sig for ligesaa berettiget dertil som den arg. Republik, og Følgen blev, at begge disse Stater paa det mest Energiske protesterede mod dette vilkaarlige Skridt. Kort Tid derefter afsendte den brasilianske Regjering Tropper, der bemægtigede sig „Cerrito“, og Spændingen mellem begge Landene blev derved endnu større. Øen Cerrito er beliggende i Floden Parana, hvor denne støder til Floden Paraguay, og har saaledes en i strategisk Henseende særdeles gunstig Beliggenhed, da den behersker Seiladsen til begge disse Floder og saaledes Communicationen tilvands med Paraguay, til hvilken Stat den kan betragtes som Nøglen. Efterretningen om denne Begivenhed bragte den største Gjæring i Gemytterne her, og Alle raabte høit paa Krig med Brasilien. Denne syntes ogsaa uundgaaelig, da endelig Regjeringen fandt paa en Udvei, som har sparet Landet for en Eventualitet, der ei kunde undgaa at udøve de forfærdeligste Følger og i bedste Fald vilde have sat Landet tilbage for Aar-rækker, medens den sandsynlige Udgang vilde have været, at dette Land havde tabt al Autonomi og muligens være bleven reduceret til en Provinds af Brasilien. Det skyldes Expræsident General B. Mitres kloge og taktfulde Optræden som speciel Gesandt ved Hoffet i Rio, at de forskjellige Forviklinger ere blevne lykkeligt ordnede paa Betingelser, der i enhver Henseende ere hædrende for denne Republik. Det er sandsynligt, at General Mitre efter endt Mission i Brasilien vil i samme Egenskab afgaa til Paraguay og Bolivia, og man tør med fuld Fortrøstning imødesee en venskabelig Ordning af de med disse Stater opstaaede Tvistigheder.

I commerciel Henseende aabnedes det forløbne Aar for denne Republik under de gunstigste Auspicier. De særdeles høje Priser, der betaltes paa Europas Markeder for samtlige dette Lands Produkter, bragte Udførselen til at antage usædvanlige Proportioner, og da Resultatet af disse Expeditioner næsten i alle Tilfælde faldt gunstigt ud, tilflød der Afskiberne stor For-

tjeneste, og enorme Capitaler tilstrømmede Landet. Vistnok har den sidste Saison, der begynder medio Oktober, ei svaret til de gjorte Forhaabninger gennem en pludselig Standsning i Efter-spørgselen og Falden i Priserne saavel paa Uld som Talg, men af den første Artikel findes uhyre Forraad lagrede og Exporten deraf vil successivt foregaa under de nærmest følgende Maaneder. Derimod er en stor og lønnende Forretning bleven drevet i saltede Huder, hvorpaa Priserne stadigt tiltage. Det er ikke alene den stedse voxende Efterspørgsel efter disse 3 vigtige Exportartikler, der giver Haab om en regelmæssig tiltagende Virksomhed i denne Republik, men Landets store Hjælpekilder, der gennem de nu erhvervede Capitaler og en stadig tilstrømmende Immigration blive mere kendte og benyttede, aabne Udsigt til, at de store Fremskridt, der ere foretagne i de sidste Aar, ville end mere forøges i de næst efterfølgende.

Priserne paa Jordeiendomme i de fleste Byers Nærhed ere nu næsten det femdobbelte af, hvad der betaltes for faa Aar siden, medens Grundstykker i Hovedstaden Buenos Ayres betales ligesaa dyrt som i de mest befolkede og florerende Byer i Europa.

Immigrationen har i Aarets Løb været temmelig betydelig, og opgives Antallet af Indvandrere til 37,037 mod 21,758 i Aaret 1871. Som altid vare Størsteparten af disse Italianere, men et stort Antal ere ogsaa ankomne fra de baskiske Provindser samt Irland. Regjeringen forsøger paa alle Maader at bringe Emigranter til Landet ved at lette dem Transporten hid, og er der i den sidste Tid oprettet et Bureau, som tager sig af de hertil ankomne Indvandrere, sørger for deres Underhold og senere for Anskaffelse af passende Arbeide.

Ifølge den sidste Census viser sig Landets Folkemængde at være 1,877,490 Mennesker, (hvoraf 360,683 kunne læse og 312,011 skrive), mod 406,000 Mennesker i 1809 og 935,000 i Aaret 1849.

Udførselen fra Buenos Ayres stiller sig for forrige Aar saaledes:

Fra Novbr. til Novbr.	Saltede Huder.	Tørre Huder.	Talg.	Uld.	Faareskind.
1872—1873	431,622	1,550,800	76,401	183,711	50,157
imod:					
1871—1872	428,519	1,518,947	86,111	156,882	48,286

Priserne paa de vigtigste Exportartikler varierede under Aarets Løb saaledes:

	30te Januar.	30te Marts.	30te Juni.	30te September.	30te December.
Saltede Oxehuder pr. 60 #	46½ rls.	50 rls.	49½ rls.	nominel	56½—57 rls.
Do. Kohuder —	43½ rls.	45—46 rls.	—	—	—
Tørre Mataderohuder pr. 35 #	53 rls.	54 rls.	56 rls.	58—59 rls.	64½ rls.
Saladero Oxetalg pr. 25 #	15¼—15½ rls.	15½ rls.	16 rls.	nominel	15¼ rls.
Do. Faaretalg —	15—15½ rls.	15½ rls.	15½—16 rls.	14¾—15 rls.	15 rls.
Uld, 1ma Kvalitet —	95—105 P. m/c	110—118	—	—	95—103
Do. fin —	90—95	105—110	—	90—102	86—95
Do. Mestizo —	85—90	97—105	90—100	—	80—85
Do. blandet —	80—85	90—95	80—90	—	70—80

Consulatberetninger for 1872. Buenos Ayres.

Udførselen herfra til Norge har været:

	Saltede Huder.	Tørre Huder.	Uld.
direkte med norske Fartøier	13,000 Stk.	1,100 Stk.	12 Baller.
indirekte over London og Antwerpen	10,100 -	-	-
Tils. i 1872.	23,100 Stk.	1,100 Stk.	12 Baller.
imod i 1871.	12,700 -	500 -	-

Værdien af denne Export kan anslaaes til 40,000 £ mod 14,100 £ i Aaret 1871. Udførselen herfra til de forenede Riger har i 1872 overskredet, hvad hidtil er exporteret i noget Aar. Hertil kommer, at der ved Aarets Slutning i Distriktets Havne laa under Lastning ikke mindre end 3 Skibe til Norge og 4 til Sverige, som alle komme ind under næste Aars Export, der vil vise sig særdeles betydelig, og saaledes godtgjøre Consulatets tidligere Udsagn, at den direkte Udførsel herfra til de forenede Riger stadig forøges, og at man nu mindre end før benytter sig af Mellemstederne Antwerpen og London. Det er fornemmelig saltede Huder til Norge og Talg til Sverige, der udgjør Exportartiklerne.

Direkte fra Norge er indført:

Trælast: 805 St. Petersburg Standard,
Klipfisk: 4,554 Kister, samt
170 Kasser Øl.

Værdien af denne Import anslaaes til 25,750 £ imod 26,650 £ i 1871.

Trælast. Det uhyre Kvantum af denne Artikel, der før bruges her i Landet, har gjort, at Consulatet særlig har fæstet Opmærksomheden derpaa for at udfinde, paa hvilken Maade nordisk Last med Fordel kunde bringes til at concurrere med den amerikanske, der hidtil saagodtsom udelukkende har tilredsstillet Behovet. Det viser sig imidlertid, at de Dimensioner, der her fortrinsvis benyttes, og de eneste, der ere sikre paa rask og fordelagtig Afsætning, bestaa af bredere Materialier end de, man i Almindelighed skiber fra Norden, og som man neppe i Norge og kun med Vanskelighed i Sverige vil kunne obtainere. De hos os gjængse Dimensioner af 9 × 3" Planker lade sig kun vanskeligt sælge hersteds i hele Skibsladninger. De fra Amerika sædvanlige Assortementer, som ere bedst afsættelige her, bestaa næsten udelukkende af Bord, 12" brede, 1—2" tykke og 12—16 Fod lange. Endel Smaabjælker kunne ogsaa skibes i en Ladning og finde Kjøbere til fordelagtige Priser. Af hövlede Bord ere 5 Ladninger indførte fra Norge og have fundet rask Afsætning til de relativt høie Priser af 50 til 52 P. f. pr. 1000 sup. Fod ombord.

Den samlede Indførsel af Trælast til Laplatastaterne fra de forenede Stater og Canada har i 1872 beløbet sig til

77½ Million sup. Fod = 38,625 St. Petersb. Std.
mod . . . 38¾ — — — = 19,375 —
i Aaret 1871.

Priserne have i Aarets Løb været:

for pitch pine 50 til 56 P. f.
- red Eastern 36 - 44 -

og for almindelige Bord og Battens fra Norge 36 til 40 P. f. pr. 1000 sup. Fod.

Klipfisk. Den direkte Indførsel hertil af denne Vare udviser for det forløbne Aar kun 4,554 Kister. Hertil kommer

dog den regelmæssige indirekte Indførsel i smaa Partier, især delshed over Hamburg, saavel med Seilskibe som med den nylig etablerede Dampskibslinies Skibe. Priserne paa Klipfisk have i Aarets Løb varieret fra 10 til 11 P. f. pr. Kiste desp.

Øl. Heraf udviser ogsaa den direkte Indførsel kun en ringe Del af, hvad der virkelig er indført af norsk Fabrikat, idet store Partier stadig ankomme fra de Stater, der staa i direkte Dampskibsforbindelse med La Plata. Norsk Øl er fremdeles særdeles afholdt og er bleven afsat til P. m/c 80 à 100 pr. Dusin Flasker mod P. m/c 70—85 i foregaaende Aar.

Fyrstikker. Nogle mindre Partier ere indførte heraf fra Sverige og Norge, men finde ei synderlig Afsætning, saameget mindre som Priserne stiller sig høiere end de her almindelige Vox-Fyrstikker. Nogen Export af denne Artikel er derfor ikke at anbefale.

Toldsatser. For samtlige Exportartikler er den i forrige Aar fastsatte Toldafgift forbleven uforandret, medens man har betydelig forøget Tolden paa de fleste Importartikler. For de Gjenstande, der kunne være af Interesse for vor Handel, tillader Consulatet sig at notere den Pris, hvorefter Toldsatsen nu beregnes.

Told 10 pCt. af:	20 pCt. af:	25 pCt. af:
Jern i Stænger (pr. quintal)	P. f. 5.640.	
Do. i Plader (pr. quintal)	6.290.	
Trælast, Gran og Furu (pr. 1000 sup. Fod)	42.260.	
Do., hövlede Bord (pr. 1000 sup. Fod)	P. f. 42.260.	
Klipfisk (pr. kilo)	- 0.185.	
Tørfisk (pr. kilo)	- 0.220.	
Fyrstikker af Træ i Træesker pr. Gros	- 0.500.	
Do. at Træ, bedre Sorter, pr. Gros	- 0.750.	
Do. af Vox, pr. Gros	- 0.850.	
Conserv, Fisk i Olie pr. 1/1 Daaser	- 0.500.	
Do, andre Sorter pr. Kilo Brutto	- 0.650.	
Mursten, ildfast, pr. 1000 Stk.	- 44.000.	
Do., almindelig, pr. 1000 Stk.	- 10.000.	
Medicintran, pr. Dusin Flasker	- 3.000.	
Tjære, svensk eller norsk, pr. Kilo	- 0.070.	
Do., amerikansk	- 0.045.	
Øl paa Flasker, pr. Dusin Flasker	P. f. 2.125.	
Do. paa Fad, pr. Litre.	- 0.160.	

Skibsfarten. Det samlede Antal af de i 1872 til Hovedstationen ankomne Fartøier beløb sig til 1,219 Skibe paa 477,769 Tons.

Deraf vare 55 norske paa 8,993 Com.-Læster.

Tillagt Viceconsulsstationerne er ankommet:

99 norske Fartøier paa 17,461 Com.-Læster.

Til Hovedstationen ankom i Ballast kun 2 norske Fartøier, de øvrige medbragte alle Last. Antallet af ankomne Skibe har i 1872 været betydeligt større end i det foregaaende Aar, og gjør

Consulatberetninger for 1872. Buenos Ayres.

dette Forhold sig ogsaa gjældende for de norske Skibe, hvoraf i 1871 ankom til Hovedstationen 30 paa 5,482 Commerce-Læster, medens det samlede Antal af ankomne Fartøier var 841 paa 338,454 Tons.

Den indgaaende Fragtfart har stillet sig ganske gunstig for Seilskibe, der tildels have optjent høiere Fragter end i foregaaende Aar; men det stadig tiltagende Antal Dampskibe, der ere i Fart paa La Plata, lader befrygte, at Seilskibe med Tiden

ville blive reducerede til Transporten af de mindre værdifulde Gjenstande, saasom Træløst, Stenkul og Salt, af hvilke Artikler Forbruget dog er meget betydeligt. De forenede Rigers Fartøier have i 1872 været employerede i samme indgaaende Fragtfart som i tidligere Aar, og realiseret omtrent den samme gennemsnitlige Brutto-Fragt.

Den stiller sig for norske Fartøier saaledes:

		Antal.	G.-L.	Optjent Brutto- fragt.	Gennemsnitlig Bruttofragt pr. G.-L.	Reisens gennemsnit- lige Varighed.
fra norske	Havne	8	1,156	5,477 £.	4 £ 14 sh. 9 d.	86 Dage,
- engelske	-	15	2,803½	12,895 -	4 - 12 - " -	70 -
- franske	-	7	1,439	6,610 -	4 - 11 - 10 -	64 -
- spanske	-	10	1,385	7,040 -	5 - 1 - 8 -	68 -
- amerikanske	-	3	511	3,380 -	6 - 12 - 3 -	77 -
- hollandske og belgiske	-	2	324½	1,405 -	4 - 6 - 7 -	96 -
- brasilianske	-	6	779½	2,830 -	3 - 12 - 9 -	24 -
- tyske	-	2	355½	1,620 -	4 - 11 - 3 -	76 -
53 Fartøier med . . .				41,257 £ i Bruttofragt.		

Som Følge af det forholdsvis store Antal Skibe, der i det forløbne Aar ere ankomne hertil, have Udfragterne fra Hovedstationen været sparsommere og med lavere Noteringer end i det foregaaende Aar. De høie Fragter, der betales i Slutningen af 1871, holdt sig neppe til Slutningen af Januar Maaned og faldt fra 35 sh. pr. Ton Uld til 25 sh., medens i de følgende Maaneder neppe 15 sh. kunde obtineres. Fra Februar til Oktober kan Fragterne siges at have stillet sig saaledes:

	Salt. Huder.	Talg.	Baller.
for England	30—25 sh.	40—30 sh.	25—17 sh. 6 d. & 5 pCt.
- Antwerpen	25—15 -	35—25 -	25—15 - & 5 -
- Frankrige	30 fr.	45—30 fr.	35—25 fr. & 10 -

medens en momentan Stigning indtraadte ved den nye Saisons Aabning i October, der dog ei blev af lang Varighed, som Følge af den faldende Tendents for dette Lands Produkter i Europa. Fragtforretningen ved Hovedstationen har derfor været under et almindeligt Aars, skjønt mange smaa Fartøier have fundet Beskjæftigelse tildels til gode Fragter fra de forskjellige Saladeros i Floderne, og synes for nærværende de mest lønnende Fartøier og de, der mest komme i Betragtning ved Fragtslutninger, at være saadanne, der ei ere over 100 Commercialæster samt grundgaaende og med god Klasse.

Retourfragterne herfra have stillet sig for norske Fartøier saaledes:

	Antal.	G.-L.	Brutto-Fragt.	Gennemsnitl. Brutto- Fragt pr. G.-L.
afgaaede til Norge	2	179	1,160 £.	6 £ 9 sh. 8 d.
— - England	2	428½	1,800 -	4 - 4 - " -
— - Antwerpen	10	2,003½	11,062 -	5 - 10 - 5 -
— - Tydskland	2	274½	1,615 -	5 - 17 - 8 -
— - Brasilien	2	401	725 -	1 - 16 - 1 -
afg. at laste i Floderne	16	2,147½	11,810 -	5 - 10 - " -
34 5,434 m. 28,172 £ i Bruttofragt.				
i Ballast	13	2,443	Com.-Læster.	

Foruden de sædvanlige Lastesteder i Floderne, hvorom Consulatet i tidligere Rapporter har meldt, og hvis Antal stadig forøges, eftersom nye „Saladeros“ anlægges, er der ved Cap San Antonio i Nærheden af Byen Tuju anlagt flere Saladeros, der arbeide stærkt, og hvorfra mange Skibe ere befragtede. Ihvorvel der ikke findes nogen egentlig Havn, og Kysten ligger aaben og tilsyneladende meget udsat især for østlige Vinde, beskrives dog Stedet som ligesaa sikkert som Buenos Ayres Red, og Ankergrunden bedre. Den fornemste Ulempe skal være den store Afstand, hvori Skibene maa ligge fra Land, samt at Fartøiernes Expedition maa foregaa over Buenos Ayres, da Stedet endnu ikke besidder nogen Toldbod.

Til de sædvanlige Exportgjenstande fra dette Land kommer for 1872 en ny Artikel, nemlig Guano fra Kysten af Patagonien. Af de Fartøier, som befragtedes dermed, var ogsaa norsk Brig „Ceres“ af Stavanger, der efter 39 Dages Reise fra Buenos Ayres ankom til Montevideo for Ordre efter at have lastet ved „Quintana“ Island ca. 250 Tons Guano. Tidligere ere vistnok leilighedsvis Skibe afgaaede for at hente Guano fra de langs Kysten af Patagonien liggende Øer, men en regelmæssig Afskibning for Regning af et hersteds anlagt Selskab finder nu Sted, og den herværende Regjering har nylig lagt en Afgift paa Alt, hvad der skibes. Republikken Chili gjør imidlertid ogsaa Fordring paa Overherredømmet over denne Strækning af Patagonien, og skulde den vise sig af fortsat Betydning, vil den sandsynligvis blive et Tvistens Æble mellem denne Republik og Chili.

Som tidligere bemærket, har Dampskibsfarten paa La Plata taget et stort Opsving i de sidste Aar. Til de allerede etablerede Linier er i forrige Aar kommet 2 nye, og have desuden saavel de regulære engelske og franske Post-Dampskibsselskaber som enkelte andre engelske Compagnier forøget Antallet af de Skibe, som ere i fast Route paa Buenos Ayres. Ligeledes sende 2 engelske Selskaber regelmæssig mindre Dampskibe op ad Floden Parana lige til Rosario for der at laste, og er det at antage, at denne Fart vil endnu mere udvikles i den nærmeste Frem

Consulatberetninger for 1872. Buenos Ayres. Rio de Janeiro.

Courserne noteredes i Aarets Løb som følger:

	1ste Kvartal.	2det Kvartal.	3die Kvartal.	4de Kvartal.
Paris:	fr. 5.50-5.54.	fr. 5.40-5.20.	fr. 5.24-5.39.	fr. 5.39-5.27
London:	51 $\frac{1}{8}$ 50 $\frac{3}{4}$ d.	50 $\frac{1}{2}$ -49 $\frac{1}{8}$ d.	49 $\frac{1}{4}$ -50 $\frac{5}{8}$.	50 $\frac{3}{8}$ -49 $\frac{1}{2}$.

Discontoen har varieret fra 7 til 10 pCt. p. a.

Sundhedstilstanden har i hele Republiken været tilfredsstillende i det forløbne Aar.

2. Banda Oriental del Uruguay.

Det forløbne Aar har medført et stort Gode for denne Republik ved at tilendebringe den i mange Aar fortsatte Borgerkrig, der har virket forstyrrende paa alle Næringsveie. Desværre kunde den gavnlige Indflydelse, som denne Begivenhed vil medføre, ei strax gjøre sig gjældende formedelst den i Marts Maaned udbrudte Feber, der lige til Mai Maaned, og saaledes tildels i den travle Tid optraadte, især i Hovedstaden Montevideo. Ihvorvel Epidemien ei antog nogen alvorlig Karakter, virkede den dog i høi Grad forstyrrende paa Handclen, saavel derved, at de fleste Forretningsmænd forlode Byen, som især gennem den Kvarantæne, der i den argentinske Republik paalagdes alle Skibe, der ankom fra Steder i Banda Oriental.

Den direkte Import fra de forenede Riger har i Aarets Løb indskrænket sig til en Ladning, bestaaende af 3,149 Kister og 123 Bundter Fisk fra Bergen pr. Skib „Rio Grande“, og Exporten til en pr. samme Fartøi til Bergen afskibet Ladning saltede Huder til en Værdi af 13,156 £.

	H u d e r.		Talg.	Uld.	Ben og Benaske.	
	saltede	tørre				
til England:	40—25 sh.	70—40 sh.	45—30 sh.	30—17 sh. 6 d.	30—20 sh.	& 5 pCt.
- Antwerpen:	30 sh.	65—40 sh.	40—20 -	27 $\frac{1}{2}$ —20 - „ -	20 sh.	& 5 -
- Frankrige:	50—20 fr.	80—30 fr.	55—25 fr.	45—15 fr.	20—10 fr.	& 10 -
- de foren. Sater:	—	$\frac{1}{2}$ — $\frac{5}{8}$ c.	—	4—5 Doll.	—	& 5 -

Coursen paa London har været 53 $\frac{3}{4}$ —51 $\frac{1}{4}$ d. pr. P. Guld,

— - Paris - - fr. 5.75—5.42 - - -

Den Agio, der i de sidste Aar har maattet erlægges for Papirmynt i Montevideo, er nu ophørt, idet Regjeringen har indløst alle i Cirkulation værende Sedler til fuld Værdi. Naar undtages de Febertilfælde, der forekom i Montevideo i Maanederne Marts og April, har ingen Epidemi hersket og Sundhedstilstanden i Republiken været tilfredsstillende.

3. Paraguay.

Denne Stat lider fremdeles formeget under Trykket af den rædsomme Krig, der lagde det hele Land öde, til endnu at kunne være af Interesse for fremmed Handel og Skibsfart. Al direkte Færdsel dermed er ophørt, saagodtsom al Handel foregaar over Brasilien og den argentinske Republik, og Landets naturlige Frugtbarhed kan kun gennem en stærk og god Immigration blive anvendt. Regjeringen har afsendt Agenter til Europa for at formaa Folk til at bosætte sig inden denne Republik, og endel ere ogsaa arriverede, hvoriblandt samtidig ca. 300 saakaldte „farmers“, som fordetmeste viste sig at være Dagdrivere fra London. Det synes som om der kun maadeligt er sørget for deres Mod-

Priserne paa Klipfisk har varieret fra P. m/c 6—12 pr. Kiste. Af Trælaster er ingen Ladning indført fra de forenede Riger i Aarets Løb, hvorimod en fra Menvel ankommen Last blev solgt til P. m/c 38 pr. 1000 sup. Fod. Prisen paa amerikansk Træ har været for white pine 34 til 51.70 P. m/c og for pitch pine 48—56 P. m/c pr. 1000 sup. Fod ombord.

Priserne paa Landets vigtigste Exportartikler har under Aaret været:

Saltede Ox- og Kohuder . . .	pr. 75 æ	P. m/c 7.40	à	8.70
- Hestehuder	- 30 -	- 2.20	à	2.70
Tørre Oxehuder	- 40 -	- 6.90	à	8.70
- Hestehuder	- Stk.	- 1.60	à	1.80
Saladero Talg	- qq.	- 2.17 $\frac{1}{2}$	à	1.92
Hestefedt	-	- 1.70	à	1.90
Smeltet Talg i Kister	-	- 2.05	à	2.10
Tørret Kjød	-	- 1.92	à	4.92
Uld, Mestizo	- arroba	- 4.30	à	3.60
- Criollo	- ' -	- 3.10	à	2.80
Haar, blandet	- qq.	- 27.00	à	29.00
- rent	-	- 42.00	à	45.00
Oxehorn	- 1000 Stk.	- 48.00	à	60.00
Kohorn	-	- 22.00	à	30.00
Ben og Benaske	- Ton	- 20.00	à	21.00

Fragterne have været som følger:

tagelse og Underhold, da stærke Klager indtræffe her og Enkelte allerede ere retournerede til deres Fædreland med skuffede Forventninger.

Rio de Janeiro.

Brasilien besøgtes i 1872 af følgende	Antal norske Fartøier:
til Rio de Janeiros Generalconsulatdistrikt	128 dr. 14,279 C.-L.
- Bahias Consulatdistrikt	15 - 1,564 —
- Pernambuco —	17 - 2,032 —
Tilsammen	160 dr. 17,875 C.-L.

Heri indbefattet 5 Fartøier, dr. 540 C.-L., der vare overliggende fra 1871. Fra de under Pernambuco henhørende Viceconsulater ere ingen Opgaver indsendte.

Til Rio de Janeiro ankom fra Norge med Ladning 5 Fartøier paa	425 C.-L. og fra Udlandet 87 paa	10,054 C.-L.,
tilsammen	92, dr. 10,479 C.-L.	
mod i 1871	72 -	7,722 —
1870	74 -	7,927 —

Consulatberetninger for 1872. Rio de Janeiro.

Som nedenstaaende Oversigt viser, vare Returfragterne fra Mai til Aarets Slutning meget lave.

Maaned.	Kanalen.	Middelhavet.	Forenede Stater.	
			Nordl. Havne.	Sydl. Havne.
Januar:	40 s. „ d. til 50 s. „ d.	40 s. „ d. til 55 s. „ d.	35 s. „ d. til 45 s. „ d.	40 s. til 50 s.
Februar:	40 - „ - — 47 - 6 -	40 - „ - — 47 - 6 -	35 - „ - — 42 - 6 -	40 - — 50 -
Marts:	40 - „ - — 47 - 6 -	40 - „ - — 47 - 6 -	35 - „ - — 42 - 6 -	40 - — 50 -
April:	40 - „ - — 45 - „ -	40 - „ - — 45 - „ -	30 - „ - — 37 - 6 -	nominelle
Mai:	40 - „ -	40 - „ -	30 - „ - — 35 - „ -	—
Juni:	25 - „ - — 32 - 6 -	25 - „ - — 32 - 6 -	22 - 6 - — 27 - 6 -	—
Juli:	27 - 6 - — 35 - „ -	30 - „ - — 35 - „ -	27 - 6 - — 35 - „ -	40 - — 45 -
August:	27 - 6 - — 35 - „ -	27 - 6 - — 35 - „ -	25 - „ - — 32 - 6 -	30 - — 40 -
September:	27 - 6 - — 32 - 6 -	27 - 6 - — 32 - 6 -	20 - „ - — 27 - 6 -	nominelle
Oktober:	30 - „ - — 40 - „ -	30 - „ - — 40 - „ -	32 - 6 - — 37 - 6 -	35 - — 40 -
November:	35 - „ - — 40 - „ -	30 - „ - — 40 - „ -	30 - „ - — 35 - „ -	30 - — 40 -
December:	30 - „ - — 40 - „ -	30 - „ - — 40 - „ -	25 - „ - — 30 - „ -	25 - — 35 -

27 norske og 20 svenske Fartøier ankom med Kulladning. Da Havnen nu regelmæssigen besøges af over 100 transatlantiske Dampskibe, der for den største Del besøge saavel Indførselen af Stykgods som Udførselen af Kolonialvarer, er Stenkulsforbrugt meget betydeligt og giver regelmæssig Beskjæftigelse for en Mængde til Sydamerikas Vestkyst og Ostindien bestemte større Fartøier. Kulimporten opgik i f. A. til 223,000 Tons. Kulfragterne fra Newcastle vare mellem 26 £ og 30 £ pr. Keel à 21½ Tons og fra Cardiff mellem 25 og 30 sh. pr. Ton. Med Salt ankom 15 norske og 8 svenske Fartøier. Saltfragterne fra Lissabon varierede mellem 22 s. 6 d. og 27 s. 6 d. pr. Ton. Fartøier, som herfra afgik til Cap Verd for at hente Salt, erholdt fra 400—480 Reis pr. Alqueire. Fra Barcelona og Tarragona betaltes mellem 28 og 30 Francs pr. Pibe. Trælastfragterne fra Østersøhavne varierede mellem 4 og 6 £ pr. Petbg. Standard. For Jern erholdtes 25 s. a 32 s. 6 d. pr. Ton. Totalsummen af de med Ladning hertil ankomne 90 norske Fartøiers Bruttofragt kan anslaaes til omkring 42,000 £.

Havnen besøgtes i Aarets Løb af 1,560 Fartøier paa 704,766 engelske Tons mod 1,394 paa 694,404 Tons i 1871 og 1,218 paa 553,053 i det forudgaaende Aar.

Tilladelsen for fremmede Fartøier til at gaa i Kystfart mellem Havne, hvor Toldkammer findes, er forlænget paa ubestemt Tid og antages at ville blive fastsat ved Lov. Mindre og i Forhold til sit Dybgaende rummelige Fartøier paa 11 Fods Dybgaende med Ladning kunne ofte sælges fordelagtigt til Kystfart.

Keiserdømmets Finantser og økonomiske Stilling er i det forløbne Aar gaaet yderligere fremad, hvilket bedst bevises af Vexelkursens Stigning. Denne, som i 1868 stod 45 pCt. under Pari, staar nu blot 3 à 4 pCt. derunder. Statens 6 pCt. Obligationer omsættes til 6 à 8 pCt. over Pari. Paa Penge er der saa god Tilgang, at uagtet en Mængde nye industrielle og merkantile Foretagender i forrige Aar optog store Kapitaler, blev dog et Laan paa circa 1½ Million Specier til Bygning af en ny Børs og et nyt Posthus tegnet paa en halv Time.

En vigtig Begivenhed i f. Aar var Fornyelsen af en Traktat mellem Brasilien og Portugal angaaende Nedlæggelse af en Telegrafkabel mellem Keiserdømmets nordlige Kyst og Portugal, hvilken Forbindelse antages at komme istand inden Midten af 1874.

Fra og med den 1ste Juli indeværende Aar vil det franske Decimalsystem blive det eneste gjældende ogsaa i private Transaktioner. I Forbindelse med denne Forandring staar Udarbejdelsen af en ny Toldtarif.

Totalimporten af Bord og Planker fra Østersøen og Norge opgik til 22,473 Tylvter af diverse Dimensioner. Deraf fra Norge

med 4 norske	Fartøier 1,433 Tylvter 3" × 9" × 14' samt
- 3 fremmede	— 999 — Do. Do.

7 Ladninger paa . . . 2,432 Tylvter.

Prisen paa Planker, som i Januar noteredes til 25 à 26 Milreis pr. reduceret Tylvt, steg i Februar til 27½ Milreis. I April og Mai omsattes 4 Ladninger til 29 og 1 til 28 Milreis. Da ingen Import fandt Sted i Juni, kunde 2de Ladninger i Juli omsættes til 33 Milreis og 1 til 25 Milreis, hvilken Pris holdt sig til Slutningen af September. I Oktober realiseredes 4 Ladninger til 37½ Milreis. I November begyndte Priserne at deklinere paa Grund af den stærke Import, og der omsattes 11 Ladninger til Priser, der varierede mellem 35½ og 31 Milreis. I December betaltes fra 33 til 28 Milreis. Endel af de fra Havne i den botniske Bugt importerede Planker vare sortflækkede og angrebne af Raaddenhed, hvorfor flere Ladningsmodtagere, som havde betalt sine Ladninger paa Konnossementerne, gennem Afdrag paa Fragten søgte at holde sig skadeløse for den Rabat, de maatte tilstaa Kjoberne, idet de paastode, at Skibsførerne ikke burde have undertegnet rene Konnossementer for Planker, som paatagelig vare beskadigede ved Indladningen. Det sikreste for Fartøiet er at søge at befri sig for Ansvar ved følgende Forbehold: „Not accountable for the condition of the deals when shipped“. Protest kan vel give Ret til Regres mod Afladeren, men gjælder ikke mod Modtageren. Kan Skipperen ikke undgaa at undertegne rent Konnossement, bør Afladeren ialfald skriftlig erklære sig ansvarlig for Rabat paa Fragten paa Grund af Plankernes Beskaffenhed ved Indladningen.

Importen af Fisk, der i 1871 opgik til 71,054 brasilianske Kvintaler, opgives for 1872 blot til 57,255. Nordamerikansk Fisk i Kasser skal paa første Haand være omsat til 18 à 23 Milreis pr. Qvintal. Den direkte norske Import af denne Vare

Consulatberetninger for 1872. Rio de Janeiro. Bahia.

indskrænkede sig til et Parti paa 2,300 Kvintaler fra Aalesund, hvilket solgtes for 16 Milreis, men da den befandtes at være af meget slet Kvalitet, maatte Sælgeren tilstaa en Rabat af 3 Milreis pr. Kvintal. Over Hamburg ankom desuden et Par mindre Partier norsk Klipfisk, af hvilke et skal være realiseret til 17 Milreis, medens et andet, som var af meget maadelig Beskaffenhed, kun opnaaede 11 Milreis. Ved alle Transaktioner paa første Haand af denne Artikel søger baade Kjøber og Sælger at holde Prisen hemmelig.

Importen af Øl var i f. A. henved 50 pCt. større end i det nærmest foregaaende. Bass-Øl, bouteilleret af Ihlens & Bell, der hidtil har været mest eftersøgt, omsattes til 8,600 à 9,800 Reis pr. Dusin. Thronhjems Øl opnaaede 7,500 Reis og Kristiania Øl 5,500 à 6,800 Reis. Da Importen af norsk Øl næsten udelukkende foregaar over Hamburg, er det vanskeligt at meddele statistiske Opgaver derover.

Indførselstold og andre Omkostninger med Undtagelse af Fragt for Øl paa Flasker beløbe sig for Tiden til omkring 5 s. 11 d. pr. Dusin.

Forbruget af svenske Sikkerhedstændstikker er i stærkt Tiltagende over hele Brasilien. Jönköpings Fabrikat omsattes til 2,300 à 2,400 Reis pr. Gros, andre svenske samt norske Tændstikker af Nitedals Tilvirkning til 2 Milreis. Engelske Tændstikker af Bryant & Mays Tilvirkning finde ikke længer Afsætning. Importtold, Commission og andre Omkostninger foruden Fragt beløbe sig for Tiden til omkring 4 £ 17 s. pr. Kasse à 50 Gros. En saadan Kasse bør indeholde 6 mindre Blikkasser à 100 Dusin. Tændstikkernes Bruttovægt med Æskerne men uden Kasserne bør opgives for Toldbehandlings Skyld.

Den direkte Import fra Norge bestod af følgende Artikler:

Bord og Planker	2,432 Tylvter 3" × 9" × 14'
Klipfisk	2,300 Kvintaler
Øl	528 Dusin
Mursten	10,000 Stykker.

Importen fra Norge iværksattes med 5 norske Fartøier, hvis Ladninger med Fradrag af alle Omkostninger undtagen Fragten repræsenterede en Værdi af ca. 6,050 £, samt med 1 tysk og 2 danske Fartøier, hvis Ladninger havde en Værdi af omkring 1,300 £. Heri er ogsaa fradraget Fragten, der udgjorde 770 £. Den norske Totalimport repræsenterede saaledes en Værdi af 7,350 £ mod 18,440 £ i 1871.

Exporten af Kaffe til Norge var paa Grund af de usædvanlig høje Kaffepriser omkring 25 pCt. mindre end i det foregaaende Aar. Med 11 norske Fartøier udførtes 29,775 Baller til en omtrentlig Værdi af 143,440 £ og med 1 engelsk 2,200 Baller samt desuden pr. Dampskib via Hamburg 500, tilsammen 32,475 Baller til Værdi af omkring 156,350 £, iberegnet Exporttold, Commission etc. Heraf gik

12,300 Baller til Kristiania,
2,000 — - Laurvig,
5,205 — - Bergen,
12,970 — - Trondhjem.

32,475 Baller.

Aarets Totalexport opgives til 1,919,930 Baller.

De høieste og laveste Priser pr. Arroba for Riokaffe vare

	Superior.	First-Good.	Kurs pr. 1000 Reis.
Januar—Marts:	10,000-9,200	9,400-8,300	24 d. - 25 d.
April—Juni:	8,300-9,200	7,900-8,600	24 - - 24½ -
Juli—September:	9,400-8,200	8,800-7,900	24½ - - 26 -
Oktober—December:	8,100-10,600	7,700-9,700	25½ - - 26¾ -

Da Beholdningen af Kaffe i det Indre endnu er høist betydelig og Exporten i indeværende Aars første Semester antages at ville opgaa til omkring 1,200,000 Baller, venter man en betydeligere Synken i de høit opdrevne Priser, som ved Aarets Begyndelse stode 10—15 pCt. høiere end paa Konsumtionsmarkederne i Europa og de forenede Stater. Næste Kaffehøst antages paa Grund af uheldigt Veir at ville give under et Midtelsudbytte.

Den nye Toldtarif, som nu er under Udarbeidelse, antages at ville blive gjældende fra og med 1ste Juli næstkommende. Indtil Videre ere de samme Toldsatser gjældende som i forrige Aar, men da Kursen for Nærværende (Februar 1873) er 26½ d. eller 8 pCt. høiere end paa samme Tid i 1872, stille disse Toldsatser sig for Tiden, reducerede til engelsk Mynt, noget høiere. Efter Kurs af 26½ d. modsvarer en Milreis brasiliansk Papirmynt 59 Skill. norsk.

Kursen var ogsaa i det forløbne Aar underkastet stærke Fluktuationer, men viste i det Hele en uafbrudt stigende Tendents. De høieste og laveste Noteringer paa England vare 24 og 26¾ d. pr. 1000 Reis og paa Hamburg 735 og 680 Reis pr. Bancomk. Diskontoen i Bankerne var hele Aaret 9 pCt. og paa Markedet 5—8 pCt.

Helbredstilstanden var i 1872 tilfredsstillende i alle Keiserdømmets Havne med Undtagelse af Pernambuco, hvor den gule Feber aldrig ganske ophørte. Siden Begyndelsen af indeværende Aar har Feberen ikke alene optraadt paany med større Intensitet i nævnte Havn, men er ogsaa udbrudt baade i Santos og Rio de Janeiro, paa det sidste Sted med overordentlig Heftighed.

Bahia.

Dette Consulatdistrikt havde i Løbet af 1872 ingen direkte Søfartsforbindelse med de forenede Riger. Fragthandelen var fluktuerende i Forhold til den større eller mindre Tilgang paa Fartøier. I Januar noteredes 50 s. pr. Ton, i Juni 35 s. og i Juli 25 s., hvorefter en Stigning fandt Sted. I Oktober betales 40 s., i November og December 42 s. 6. d. pr. Ton til Europa.

Kursen paa England var i Januar 25 d., i Juni 24½ d., i Juli 24¾ d., i Oktober 25½ d., i November og December 26 d.

Sukkerpriserne varicerede mellem 2,100 og 2,500 Reis for brunt efter Kvalitet og Kursnotering samt 3,200 og 3,600 Reis for hvidt pr. Arroba.

Tilførselen af nordiske Produkter fandt ligeo sm tidligere Sted over Hamburg i mindre Partier. For 14 Fods Planker betales 30 til 32 Milreis pr. Dusin.

Den gule Feber, som optraadte i Aarets Løb, var af mildere Art, og Sygehuset var frit for Patienter i November Maaned.

Consulatberetninger for 1872. Valparaiso. Stettin (forts.).

Valparaiso.

Stedet besøgte i 1872 af 8 norske Færøier, drægtige 1,905 C.-L., hvoraf 7 med Ladning og 1 i Ballast, alle fra Udlandet.

Hvad Handelen mellem Norge og Chili angaar, er Forbruket af norske Produkter hertillands ikke stort nok til direkte Forbindelse og Afsendelse af Ladninger.

Fragtfarten vil vedligeholde Rederiernes Opmærksomhed paa denne Kyst paa Grund af den tiltagende Dampfart gennem Magellanstrædet og den deraf følgende Efterspørgsel efter Seilfartøier for Kystens Produkter.

Stettin. (Tillæg til den Pag. 5 meddelte Beretning.)

Sildehandelen. Totalimporten af Sild udgjorde i 1872 376,336 Tønder og oversteg Stettins hidtil største Import med 62,000 Tønder og Indførselen i 1871 med 93,437 Tønder.

Disse Tal vise, hvilken stigende Betydning Handelen med denne Artikel har med vor Plads, som stedse har kunnet opvise en betydeligere Sildeimport end de øvrige Markeder. Medens den aarlige Indførsel fra 1830—40 i Gjennemsnit kun beløb sig til 70,000 Tønder og i de følgende 20 Aar til 150,000 Tønder, har den i Løbet af de sidste 12 Aar forøget sig saa betydeligt, at den i forrige Aar, som ovenfor nævnt, er gaaet op til 376,336 Tønder. Indførselen af norsk Sild beløb sig til

	136,536 Tønder
mod i 1871	66,821 —

altsaa 69,715 Tønder mere.

Beholdningen af norsk Fedsild udgjorde ved Begyndelsen af forrige Aar 21,027 Tønder, hvorhos der i Løbet af Foraaret indførtes 44,737 Tønder af Fangsten fra 1871. Afsætningen var i de første Maaneder langsom til Priser fra $9\frac{1}{2}$ — $8\frac{1}{2}$ Thlr. for Kjøbmandssild, $9\frac{1}{2}$ —8 for stor Middelssild, $7\frac{1}{2}$ —7 for Middelsild, $5\frac{1}{2}$ —5 for liden Middelssild, $4\frac{1}{2}$ —4 for Kristianiasild. Den betydelige Tilførsel, som indtraf ved Skibsfartens Aabning, bevirkede en hurtig Tilbagegang i Priserne. Kjøbmandssild solgtes for $7\frac{1}{2}$ —6 Thlr. og stor Middelssild for samme Pris efter Kvalitet. Under disse Prisforholde udviklede der sig en jævn Efterspørgsel, som gjorde det muligt at realisere begge de større Sorter paa nogle faa Partier nær af underordnet Kvalitet. Af de mindre Sorter forblev derimod endnu ved Aarets Slutning et ikke ubetydeligt Kvantum usolgt.

De første Partier af ny Fedsild indtraf i Begyndelsen af August. Indtil Udgangen af samme Maaned var der kun ankommet 7,150 Tønder, medens Importen i September opgik til 18,000 Tdr. og i Oktober til 25,000 Tdr. I November og December indførtes endnu 23,000 Td., saa at Totalindførselen udgjorde 72,427 Tønder. Priserne aabnedes med 12 Thlr. for Kjøbmandssild, 10— $10\frac{1}{2}$ for stor Middels og 8—9 for Middels, men sank, da større Partier kom paa Markedet, til resp. $10\frac{1}{2}$ —11, $9\frac{1}{2}$ — $8\frac{1}{2}$ og 6—7 Thlr. Paa dette Standpunkt holdt Priserne sig i Høstmaanederne temmelig uforandrede. Det fortjener at bemærkes, at de mindre Sorter Fedsild ogsaa i f. A. kun undtagelsesvis fandt Afsætning uagtet den forholdsvis riigere Pris. Lageret af Fedsild ved Aarets Slutning beløb sig til 28,517 Tdr. Af

Slosild hidførtes i f. A. det betydelige Kvantum af 37,473 Tdr. Prisen var i Begyndelsen $7\frac{1}{2}$ — $6\frac{1}{2}$ Thlr. efter Kvalitet, gik i April ned til 6 og vaklede senere mellem $5\frac{1}{2}$ og 6 Thlr., til hvilke Priser større Omsætninger fandt Sted i August.

Af Tran indførtes	38,977 Ctr.	
mod	41,377	- i 1871,
deraf	13,033	- norsk Tran
mod	7,728	- i 1871.

Ved Aarets Begyndelse vare Priserne for brun bergensk Levertran 27 Thl., blank medicinal 30—31 Thlr., skotsk Tran 15—16 Thaler. Senere sank Priserne for de to første Sorter til resp. 26— $24\frac{1}{2}$ og 27—28 Thaler. Forretningen var i Aarets Løb rolig og Afsætningen tilfredsstillende.

Fragtberetning. Udfragterne stillede sig paa Grund af de altfor rigelige Tilbud af Skibsrum og den ringe Kornexport i Almindelighed temmelig lave. Der betales:

1. Fra Aarets Begyndelse til 31te Mai:

a. For Dampskibe.

Holland og Belgien	2 s. 3 d. à 2 s. 6 d.	} pr. Quarter Hvede.
Antwerpen	2 s. 6 d.	
Englands Østkyst	2 s.	
Leith, Hull og London	1 s. 6 d. à 1 s. 9 d.	

b. For Seilskibe.

Gloucester	18 s. „ d. Eg, 15 s. „ d. Furu	} pr. Load 50 eng. Kubikfod.
Grimsby	12 - „ - 9 - „ -	
Hull 12 s. 6 d. à 13 - „ -	10 - „ -	
Liverpool	16 - „ - 12 - „ -	
Barrow	16 - „ - 13 - 9 -	
Kulhavne 10 s. á 10 - 6 -	8 - „ -	
Dundee 11 s. 3 d. à 11 - 9 -	9 - „ -	
Montrose	12 - 9 - 10 - „ -	
Swansea	15 - 6 -	
Dieppe	29 fr. & 15 pCt. Eg	
La Rochelle	32 - - -	} pr. Læst.
Havre	30 - - -	
Brügge	28 - - -	
Paimboeuf	29 - - - Furu	
Bordeaux	29 - - -	} pr. Læst.
Boulogne	32 - - -	
Brest	31 - - -	
Harlingen	12 fl. - - -	} pr. Quarter Hvede.
Kulhavne 1 s. $4\frac{1}{2}$ d. à 1 s. 6 d.	Belfast 2 s. „ d.	
Britiske Kanal	2 - 3 - Brügge 2 - 6 -	

Leer $6\frac{1}{2}$ Thlr. pr. 2,400 Kilo Hvede.

2. Fra 31te Mai til 31te August:

a. For Dampskibe.

Holland 17 fl. pr. 2,400 Kilo	} Korn,
Leith 1 s. 6 d., Hull 1 s. 9 d. pr. Quarter	
Kristiania 8 Schill, Bco. pr. norsk Tønde Rug.	

b. For Seilskibe.

Kulhavne 12 s., Hull 14 s., Grimsby 13 s.	} pr. Load Eg,
Liverpool 18 s. 6 d., Gloucester 20 s.	
London 13 s., Grimsby 10 s. 6 d., Gloucester 17 s. pr. Load Furu,	

Consulatberetninger for 1872. Stettin (forts.). Cagliari. Odessa.

Rochefort 40 fr. & 15 pCt. }
 Bordeaux 34 - - - } pr. Læst Eg,
 Cette 45 - - - }
 Brügge 30 - - - } - - - Furu,
 Kjøbenhavn 2½ Sch. Hbg. Bco. pr. Kubikfod Do.,
 2½ Slbgr. pr. Centner Lerjord,
 Kristiania 8 Sch. Hbg. Bco. pr. norsk Tønde Rug,
 Stockholm 2½ Slbgr. pr. Centner Mel,
 Kulhavne 1 s. à 1 s. 3 d. pr. 500 ₰ Hvede,
 Bristol 19 s. pr. Ton Olië,
 Bordeaux 35 à 38 fr. pr. 2000 Kilo Sirup,
 Philadelphia og Newyork 12 s. pr. Ton Bly, 1 s. 10½ d. pr. tomt
 Petroleumsfad.

3. Fra 31te August til Aarets Udgang:

a. For Dampskibe.

London, Leith og Hull 2 s. à 3 s. pr. Qvarter Hvede,
 London 21 s. 6 d., Hull 15 à 20 s., Leith 18 à 20 s., Englands
 Østkyst 20 s. pr. Ton Poteter,
 Kristiania 10 Sch. Bco. pr. Tønde Byg, 9 à 10 Sch. pr. Td. Rug,
 Bergen 14 à 15 Sch. pr. Tønde Rug,
 Stockholm 5½ à 8 Slbgr. pr. Centner Mel.

b. For Seilskibe.

Bristolkanalen 19 à 20 s., Bridgewater 23 s.,
 Newcastle og Sunderland 12 s.,
 Kulhavne 12 à 16 s., Dundee 17 s., Liverpool } pr. Load Eg,
 17 s.,
 Lissabon 23 s. à 32 s. 6 d., Grimsby 18 s. }
 London 17 s. 3 d., Lissabon 15 s. 6 d. pr. Load Furu,
 Bordeaux 32 à 34 fr. & 15 pCt., Dieppe 34 fr. & 15 pCt. pr.
 Læst Eg,
 Kjøbenhavn 2½ Sch. Bco., Veile 4 Sch. Bco. pr. Kubikfod Furu
 og Eg,
 Leith 14 à 16 s., London 15 à 18 s., Kulhavne 13 à 15 s.
 pr. Ton Poteter,
 Englands Østkyst 18 s., Skotlands Østkyst 16 s. pr. Ton Poteter,
 Firth of Forth 1 s. 6 d. à 2 s. 3 d. pr. Qvarter Hvede,
 Irlands Østkyst 2 s. 10½ d. à 3 s. 4½ d. à 3 s. 9 d. pr. Qvarter
 Hvede,

Skotlands Østkyst 2 s. 6 d.
 Kristiania 8 Sch. Bco. pr. Tønde Rug,
 Bordeaux 25 à 38 fr. pr. 2000 Kilo Sirup.

Cagliari.

Til Distriktet ankom i 1872 kun 6 norske Fartöier, dræg-
 tige 1,065 C.-L., hvorhos 1, dr. 214 C.-L., var overliggende fra
 1871. Til Norge afgik 6 norske Fartöier med Saltladning til
 Værdi 30,516 fr. Sammenlignet med de foregaaende Aar viser
 de forenede Rigers og især Sveriges Skibsfart paa Sardinien en
 betydelig Tilbagegang i f. A. En af Aarsagerne hertil var, at
 man holdt Saltet i en Pris af 9 fr. Metalmynt pr. 1000 Kilogr.
 En anden Omstændighed, som afskrækkede Skibsförerne, var den
 Langsomhed, hvormed Saltets Indladning fandt Sted paa Grund
 af de af Regjeringen foreskrevne Forholdsregler ved Afleveringen.
 Herpaa har det imidlertid nu lykkedes Saltværkscompagnierne
 at raade Bod, og da Prisen tillige er nedsat til 8 fr. pr. 1000
 Kilogr., er det at haabe, at Udførselen i indeværende Aar vil
 naa sin tidligere Udstrækning. Til de betydelige tidligere existe-
 rende Beholdninger af Salt kommer Udbyttet af forrige Aars Høst,
 der har naaet op til 1,180,000 Kvintaler. Kvaliteten er ligesaa
 hvid og smuk som i de foregaaende Aar.

Odessa.

Til Distriktet ankom i f. A. 103 norske Fartöier, drægtige
 19,298 C.-L., hvoraf 45 med Ladning.

Til Norge afgik 33 norske Fartöier, hvormed udskibedes fra

	Odessa:	Taganrog:	Nikolaieff:
Rug (Tschetwert)	70,334.	18,520.	6,000.
Byg	— 24,817.	—	—

Den omtrentlige Værdi af disse Ladninger kan anslaaes til
 1,325,000 Hbg. Bancomk.

Blandt de norske Fartöier, som i 1872 besøgte Distriktet,
 befandt sig 6 Dampskibe, dr. 2,277 Commercelæster.

**Opgave over Forholdet mellem endel i Consulatberetningerne forekommende udenlandske samt norske
Maal-, Vægt- og Myntenheder.**

Rusland:

1 Pud = 32,720 Pund; 1 Tchetwert = 1½ Tønde; 1 Sølv-
Rubel i Metal = 85 Skill., ellers = 74 Sk. norsk.

Nordtyskland:

1 Königsberger Scheffel = 0,4 Tønde; 1 Danziger Læst = 22
Tønder; 1 Stettiner Wispel = 9¾ Tønde; 1 Hamb. Bco. & = ¼ Hbg.
Bco. Rdlr. = ½ preussisk Thaler = 40 Skill. norsk; 1 Bremer
Louisdor = 90 Skill. norsk.

Storbritanien og Irland:

1 Quarter Hvede = 2,00 Tønder; 1 Load Trælast = ¼ C.-Læst;
1 Lstr. = 4 Spd. 60 Skill.

Frankrige:

1 Maid Salt = 57 Centner; 1 franc = 21½ Skilling.

Spanien:

1 Modin Salt = 9¼ Tønde; 1 Læst Salt (Cadiz) = 20 Tønder;
1 Peso duro à 20 reales de vellon (rvon.) = 114,7 Skill. norsk.

Portugal:

1 Moy Salt = 5¾ Tønde; 1 Pipa Vin = 445 Potter; 1 Mil-
reis = 1 Spd.

Brasilien:

1 Arroba = 29,4 Pund; 1 Milreis = 54 Sk. norsk.

Laplatastaterne:

1 Patacon eller Peso fuerte = 8 Reales Sølv = 25 Pesos Papir
eller moneda corriente = 49 à 50 d. = 110 à 12¼ Skill. norsk.

T a b e l b i l a g .

Tabel over den af Consulerne opgivne Værdi af Indførselen fra og Udførselen til Norge.

	Indførsel fra Norge.			Udførsel til Norge.		
	1872	1871	1870	1872	1871	1870
I. De enkelte Consulatdistrikter:	Spd.	Spd.	Spd.	Spd.	Spd.	Spd.
Storbritanien og Irland:						
London Distrikt ¹⁾	10,638,000	9,602,000	9,862,000	6,512,000	4,762,000	4,419,000
Rusland og Finland:						
Archangel og Onega	297,000	247,000	270,000	320,000	296,000	378,000
Finland	88,000	26,000	36,000	9,000	3,000	5,000
St. Petersburg Distrikt	876,000	152,000	240,000	217,000	²⁾ 150,000	²⁾ 260,000
Riga Distrikt i norske Fartøier	³⁾ 608,000	337,000	268,000	* ?	729,000	505,000
Odessa	-	-	-	442,000	630,000	528,000
Tydskland:						
Königsberg Distrikt i norske Fartøier ...	431,000	276,000	361,000	360,000	422,000	492,000
— — i fremmede do	?	?	?	?	?	?
Danzig Distrikt	100,000	40,000	152,000	55,000	126,000	342,000
Stettin —	649,000	373,000	672,000	125,000	215,000	600,000
Rostock —	138,000	103,000	93,000	7,000	6,000	29,000
Lübeck i norske Fartøier	* ?	9,000	11,000	-	-	-
Kiel Distrikt	33,000	19,000	10,000	-	-	-
Hamburg Distrikt	?	?	?	?	?	?
Bremen —	370,000	269,000	165,000	702,000	611,000	603,000
Holland	?	?	?	?	?	?
Belgien:						
Antwerpen ⁴⁾ Distrikt i norske Fartøier ..	622,000	574,000	382,000	54,000	46,000	36,000
Frankrige:						
Dunkerque Distrikt i norske Fartøier ...	142,000	89,000	120,000	-	-	-
Havre — i do. do.	805,000	559,000	726,000	340,000	102,000	* ?
Nantes — i do. do.	489,000	269,000	476,000	196,000	72,000	42,000
Bordeaux — i do. do.	498,000	352,000	495,000	211,000	151,000	142,000
Marseille — i do. do.	* ?	16,000	12,000	* ?	29,000	19,000
Portugal:						
Lissabon Distrikt	183,000	132,000	153,000	55,000	24,000	40,000
St. Ybes	-	-	-	48,000	60,000	58,000
Spanien:						
Bilbao Distrikt	1,863,000	1,458,000	1,469,000	-	-	-
Cadix — i norske Fartøier	21,000	18,000	36,000	13,000	15,000	* ?
Barcelona — i do. do.	445,000	393,000	319,000	1,000	-	-
— — i fremmede do.	225,000	255,000	225,000	-	-	-
Alicante — i norske do.	68,000	44,000	9,000	14,000	13,000	25,000
— — i fremmede do.	35,000	?	?	?	?	?
Malaga — i norske do.	51,000	22,000	31,000	-	-	-

¹⁾ Udførselen til Norge indbefatter kun britiske Produkter og Manufaktur. ²⁾ Beregnet efter de udførte Varemængder.
³⁾ Samlet Indførsel. ⁴⁾ I Ind- og Udførselssummerne for 1871 og 1872 er ikke medregnet Værdierne af henholdsvis 8—28 og 7—6 Ladninger Varer, hvorover Varespecifikation mangler.

Tabel over den af Consulerne opgivne Værdi af Indførselen fra og Udførselen til Norge.

	Indførsel fra Norge.			Udførsel til Norge.		
	1872	1871	1870	1872	1871	1870
	Spd.	Spd.	Spd.	Spd.	Spd.	Spd.
Italien:						
Genua Distrikt	170,000	172,000	162,000	-	-	-
Neapel —	99,000	115,000	96,000	-	-	-
Cagliari —	-	-	-	5,000	4,000	4,000
Messina —	82,000	69,000	81,000	52,000	49,000	69,000
Venedig —	405,000	307,000	450,000	-	-	-
Østerrig:						
Triest	200,000	?	124,000	-	-	-
Tyrkiet:						
Galatz Distrikt	-	-	-	66,000	26,000	50,000
Afrika:						
Algier Distrikt	11,000	-	15,000	-	-	-
Capstaden Distrikt	* ?	6,000	5,000	-	-	-
Sydamerika:						
Buenos Ayres	116,000	120,000	95,000	180,000	63,000	82,000
Rio de Janeiro	33,000	58,000	44,000	704,000	775,000	583,000
Asien:						
Shanghai	* ?	20,000	-	-	-	-
Australien:						
Melbourne i norske Fartøier	105,000	?	?	-	-	-
II. Sammendrag af de Opgaver, der ere meddelte for alle Aar ¹⁾:						
Storbritanien og Irland	10,638,000	9,602,000	9,862,000	6,512,000	4,762,000	4,419,000
Rusland og Finland	1,869,000	762,000	814,000	1,717,000	1,808,000	1,676,000
Tydskland	1,732,000	1,089,000	1,464,000	1,249,000	1,380,000	2,066,000
Belgien	622,000	574,000	382,000	54,000	46,000	36,000
Frankrige	1,950,000	1,285,000	1,829,000	776,000	354,000	305,000
Portugal	183,000	132,000	153,000	103,000	84,000	98,000
Spanien	2,673,000	2,160,000	2,119,000	28,000	28,000	40,000
Italien	756,000	663,000	789,000	57,000	53,000	73,000
Tyrkiet	-	-	-	66,000	26,000	50,000
Afrika	17,000	6,000	20,000	-	-	-
Sydamerika	149,000	178,000	139,000	884,000	838,000	665,000
Asien	20,000	20,000	-	-	-	-
Summa	20,609,000	16,471,000	17,571,000	11,446,000	9,379,000	9,428,000

¹⁾ For at kunne benytte saa mange som muligt af ovenstaaende Opgaver for Aarene 1870—72 har man i nærværende Sammendrag suppleret de ufuldstændige af disse Opgaver ved Hjælp af Opgaverne fra nærmeste Aar, hvor Mærket * findes tilføjet.

Foreløbig Oversigt over den samlede udenrigske Skibsfart under norsk Flag i Aaret 1872.

Steder, hvertil ankomne.	Ankomne norske Fartøier.									
	I alt.		Med Ladning.				I Ballast.			
			Fra Norge.		Fra fremmede Steder.		Fra Norge.		Fra fremmede Steder.	
	Antal.	Com.-L.	Antal.	Com.-L.	Antal.	Com.-L.	Antal.	Com.-L.	Antal.	Com.-L.
Til Norge	7,141	536,633	-	-	2,807	177,313	-	-	4,334	359,320
- Sverige, østlige Havne	2,311	327,578	160	6,231	230	28,230	344	56,426	1,577	236,691
- — vestlige —	574	37,384	239	6,776	176	14,564	90	8,637	69	7,407
- Danmark	2,073	65,106	1,383	21,109	606	41,848	8	161	76	1,988
- Island med Færøerne	11	964	10	937	1	27	-	-	-	-
- Storbritanien og Irland	6,513	846,471	2,641	260,686	2,506	422,716	100	14,852	1,266	148,217
- Rusland og Finland:										
a. Havne ved Nordishavet	126	17,555	11	176	4	712	55	8,313	56	8,354
b. Finske Havne	354	55,357	42	1,674	39	5,674	22	4,414	251	43,595
c. Havne ved Østersøen	790	66,807	306	12,991	333	38,749	15	1,650	136	13,417
d. do. — det sorte Hav	110	20,554	-	-	45	8,836	-	-	65	11,718
- Nordtyskland:										
a. Havne ved Østersøen	895	55,098	479	14,835	367	35,688	9	1,822	40	2,753
b. Hamburg og andre tyske Havne ved Nordsøen	341	41,969	206	23,097	121	17,276	-	-	14	1,596
- Holland	783	107,278	389	47,342	394	59,936	-	-	-	-
- Belgien	529	65,612	226	21,611	302	43,812	-	-	1	189
- Frankrige:										
a. Havne ved Atlanterhavet	1,442	181,873	526	57,115	855	120,967	-	-	61	3,791
b. do. — Middelhavet	77	12,885	5	494	66	11,086	-	-	6	1,305
- Portugal	158	17,314	13	932	66	6,607	-	-	79	9,775
- Spanien med Gibraltar:										
a. Havne ved Atlanterhavet	167	19,620	37	3,364	105	13,260	2	318	23	2,678
b. do. — Middelhavet	167	26,653	40	4,292	79	13,905	-	-	48	8,456
- Italien	209	33,570	21	2,331	86	15,137	-	-	102	16,102
- Østerrig	18	2,501	-	-	17	2,388	-	-	1	113
- Grækenland	6	1,069	-	-	6	1,069	-	-	-	-
- Tyrkiet:										
a. Det europæiske Tyrki	22	4,348	-	-	17	3,532	-	-	5	816
b. Rumænien	12	1,505	-	-	4	435	-	-	8	1,070
c. Det asiatiske Tyrki	17	1,451	-	-	13	1,124	-	-	4	327
- Afrika:										
a. Ægypten	19	4,330	-	-	17	3,722	-	-	2	608
b. Tunis	1	143	-	-	1	143	-	-	-	-
c. Algier	33	5,444	3	327	24	4,017	-	-	6	1,100
d. Marokko	4	339	-	-	-	-	-	-	4	339
e. Capoverdiske Øer	9	1,504	-	-	3	846	-	-	6	658
f. Sydlige Afrika	14	2,119	-	-	13	1,920	-	-	1	199
g. Mauritius	8	970	1	85	2	245	-	-	4	640
h. Madagaskar	3	245	-	-	2	165	-	-	1	80
- Amerika:										
a. Britiske Besidd. i Nordamerika	376	99,776	15	3,925	69	16,844	53	15,969	239	63,038
b. Forenede Stater: østlige Havne	654	136,994	8	4,500	531	103,973	2	647	113	27,874
c. — — — vestlige —	2	545	-	-	2	545	-	-	-	-
d. Honduras	6	970	-	-	1	100	-	-	5	870
e. Vestindien	96	16,991	14	1,246	62	11,630	-	-	20	4,115
f. Brasilien	155	17,335	5	425	122	13,585	-	-	28	3,325
g. Laplatastaterne	85	14,704	9	1,256	70	12,652	-	-	6	796
h. Sydamerikas Vestkyst	15	3,910	-	-	11	2,759	-	-	4	1,151
- Asien:										
a. Japan	6	879	-	-	6	879	-	-	-	-
b. Kina	78	9,940	1	222	69	8,626	-	-	8	1,092
c. Britisk Ostindien	39	12,545	-	-	11	3,829	2	584	26	8,132
d. Java	2	626	-	-	-	-	-	-	2	626
e. Philippinerne	1	327	-	-	1	327	-	-	-	-
f. Australien	13	3,644	6	2,233	5	822	-	-	2	589
Rekapitulation.										
i norsk Fart	14,639	1,150,638	6,796	500,212	2,807	177,313	702	113,793	4,334	359,320
i Fragtfart	11,326	1,730,797	-	-	7,461	1,095,207	-	-	4,365	635,590
Summa	26,465	2,881,435	6,796	500,212	10,268	1,272,520	702	113,793	8,699	994,910

Foreløbig Oversigt over den samlede udenrigske Skibsfart under norsk Flag i Aaret 1872.

Steder, hvorfra afgangede.	Afgaaede norske Fartøier.									
	I alt.		Med Ladning.				I Ballast.			
			Til Norge.		Til fremmede Steder.		Til Norge.		Til fremmede Steder.	
	Antal.	Com.-L.	Antal.	Com.-L.	Antal.	Com.-L.	Antal.	Com.-L.	Antal.	Com.-L.
Fra Norge	7,735	618,630	-	-	7,094	508,237	-	-	641	110,393
- Sverige: østlige Havne	2,376	327,788	85	3,069	2,247	322,556	24	741	20	1,422
— vestlige —	520	31,791	138	3,646	267	25,074	105	2,541	10	530
- Danmark	2,077	65,555	889	15,534	26	961	986	32,350	176	16,710
- Island med Færøerne	11	964	8	832	1	47	-	-	2	85
- Storbritanien og Irland	6,475	843,001	1,053	80,138	2,157	280,520	1,274	162,163	1,991	320,180
- Rusland og Finland:										
a. Havne ved Nordishavet	125	17,392	11	176	113	16,939	1	277	-	-
b. Finske Havne	354	55,357	9	248	327	53,308	3	68	15	1,733
c. Havne ved Østersøen	791	66,961	130	6,058	520	45,795	13	424	128	14,684
d. do. - det sorte Hav	116	21,883	33	5,728	71	13,947	-	-	12	2,208
- Nordtyskland:										
a. Havne ved Østersøen	894	55,072	183	5,072	224	16,843	244	10,156	243	22,996
b. Hamburg og andre tyske Havne ved Nordsøen	383	51,042	110	16,674	47	7,739	118	10,152	108	16,477
- Holland	781	107,018	48	3,027	18	2,004	437	58,581	278	43,406
- Belgien	535	65,789	36	3,446	40	6,419	235	24,645	224	31,279
- Frankrige:										
a. Havne ved Atlanterhavet	1,413	177,678	112	9,377	107	16,184	547	62,598	647	89,519
b. do. - Middelhavet	83	13,667	5	793	42	6,528	2	321	34	6,025
- Portugal	161	17,864	116	13,180	30	2,777	-	-	15	1,907
- Spanien med Gibraltar:										
a. Havne ved Atlanterhavet	171	20,123	18	2,128	79	9,314	15	1,762	59	6,919
b. do. - Middelhavet	169	27,029	15	2,828	51	7,554	2	475	101	16,172
- Italien	214	34,193	82	13,809	52	6,644	-	-	80	13,740
- Østerrig	14	1,770	-	-	12	1,495	-	-	2	275
- Grækenland	6	1,069	-	-	-	-	-	-	6	1,069
- Tyrkiet:										
a. Det europæiske Tyrki	23	4,362	-	-	5	816	-	-	18	3,546
b. Rumænien	12	1,505	6	874	2	196	-	-	4	435
c. Det asiatiske Tyrki	18	1,617	-	-	15	1,298	-	-	3	319
- Afrika:										
a. Ægypten	14	3,310	-	-	6	1,462	-	-	8	1,848
b. Tunis	1	143	-	-	1	143	-	-	-	-
c. Algier	28	4,526	-	-	19	3,178	-	-	9	1,348
d. Marokko	4	339	-	-	4	339	-	-	-	-
e. Capoverdiske Øer	9	1,504	-	-	6	658	-	-	3	846
f. Sydlige Afrika	12	1,569	-	-	7	773	-	-	5	796
g. Mauritius	9	1,235	-	-	8	1,155	-	-	1	80
h. Madagaskar	3	245	-	-	3	245	-	-	-	-
- Amerika:										
a. Britiske Besidd. i Nordamerika	376	99,776	-	-	367	97,453	-	-	9	2,323
b. Forenede Stater: østlige Havne	639	131,545	7	1,200	594	123,581	-	-	38	6,764
c. — — vestlige —	2	545	-	-	2	545	-	-	-	-
d. Honduras	6	1,001	-	-	6	1,001	-	-	-	-
e. Vestindien	96	17,079	1	53	89	15,740	-	-	6	1,286
f. Brasilien	146	16,269	11	825	86	9,918	-	-	49	5,526
g. Laplatastaterne	74	13,130	3	279	25	4,468	-	-	46	8,383
h. Sydamerikas Vestkyst	14	3,732	-	-	13	3,431	-	-	1	301
- Asien:										
a. Japan	5	792	-	-	5	792	-	-	-	-
b. Kina	79	10,177	-	-	63	8,199	-	-	16	1,978
c. Britisk Ostindien	39	12,172	-	-	31	9,960	-	-	8	2,212
d. Java	2	626	-	-	2	626	-	-	-	-
e. Philippinerne	1	327	-	-	1	327	-	-	-	-
f. Australien	11	3,013	-	-	5	871	-	-	6	2,142
Rekapitulation.										
i norsk Fart	14,850	1,174,878	3,109	188,994	7,094	508,237	4,006	367,254	641	110,393
i Fragtfart	12,177	1,777,297	-	-	7,796	1,129,328	-	-	4,381	647,469
Summa	27,027	2,952,175	3,109	188,994	14,890	1,638,065	4,006	367,254	5,022	757,862

Den norske Handelsflaade udgjorde ved Udgangen af 1872 7,189 Fartøier drægtige 533,548 Com.-L. og en Besætning af 52,632 Mand, heraf i udenrigsk Fart 4,374 Fartøier, 496,614 Com.-L. og 40,017 Mand, hvoraf Dampskibe 65, 9,638 Com.-L. og 1,029 Mand.

Register.

	Pag.		Pag.
Danmark med Island og Færøerne:		Østerrige:	
Kjøbenhavn	6	Triest	38
Reikjavik	7	Grækenland:	
Storbritanien og Irland:		Athen	38
London	16	Tyrkiet:	
Rusland og Finland:		Constantinopel	38
Archangel	1	Galatz	41
Helsingfors	3	Smyrna	41
St. Petersburg	4	Afrika:	
Riga	4	Alexandria	41
Odessa	71	Tunis	51
Nordtyskland:		Tanger	51
Königsberg	9	Algier	51
Danzig	12	Capstaden	51
Stettin	5 og 70	Nordamerika og Vestindien:	
Rostock	12	Qvebec	60
Lübeck	13	Montreal, St Johns (Newfoundland) med flere Steder .	61-62
Kiel	6	Washington	54
Hamburg	13	Newyork	56
Bremen	8	San Francisco	58
Holland:		Belize	63
Amsterdam	13	Kingston	63
Belgien:		Port au Prince	63
Antwerpen	15	Sydamerika:	
Frankrige:		Rio de Janeiro	67
Dunkerque	24	Bahia	69
Calais	24	Buenos Ayres	63
Havre	25	Banda Oriental del Uruguay	67
Nantes	26	Paraguay	67
Bordeaux	27	Valparaiso	70
Marseille	27	Syd- og Østasien:	
Portugal:		Hongkong	53
Lissabon	35	Singapore	52
St. Ybes	35	Calcutta	52
Spanien med Gibraltar:		Bombay	53
Bilbao	28	Akyab	52
Cadix	29	Oceanien:	
Barcelona	32	Batavia	53
Alicante	33	Melbourne	54
Malaga	34	Sydney	54
Gibraltar	34	Christchurch	54
Italien:		Opgave over Forholdet mellem endel i Consulatberetningerne forekommende udenlandske samt norske Maal-, Vægt- og Myntenheder	72
Genua	36	Tabel over den af Consulerne opgivne Værdi af Indførselen fra og Udførselen til Norge	74
Livorno	36	Foreløbig Oversigt over den samlede udenrigske Skibsfart under norsk Flag i 1872	76
Rom	36		
Cagliari	71		
Messina	37		
Malta	37		

