

Beretninger

om

# Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler  
for 1891 m. M.

Udgivet ved

Departementet for det Indre.

KRISTIANIA.

1892.

Pris: Kr. 2.00.

Beretninger

om

**Handel og Skibsfart.**

---

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler  
for 1891 m. M.

---

Udgivet ved  
**Departementet for det Indre.**



**Kristiania.**  
I Kommission hos H. Aschehoug & Co.  
Trykt i Ringvolds Bogtrykkeri.  
1892.

# Register.

## Konsulatberetninger:

	Hefte.	Side.		Hefte.	Side.
Adelaide . . . . .	18	611	Honolulu . . . . .	11	453
Aden . . . . .	1	1	Kapstaden . . . . .	9	404
Akyab . . . . .	1	2	Karlsruhe . . . . .	1	5
Alexandria . . . . .	8	347	Kjøbenhavn . . . . .	4	113
Algier . . . . .	13	496	Konstantinopel . . . . .	18	618
Amsterdam . . . . .	3	77	Königsberg . . . . .	3	49
Antigua (Læøerne) . . . . .	2	37	Larnaca (Cypren) . . . . .	23	760
Antwerpen . . . . .	11	423	Lourenço Marques (Mozam- bique) . . . . .	22	761
Archangel . . . . .	4	149	Leipzig . . . . .	18	614
Bangkok . . . . .	14	538	Leith . . . . .	4 23	129 764
Barbadoes . . . . .	23	757	Lissabon . . . . .	13	463
Barcelona . . . . .	13	470	Livorno . . . . .	2	35
Batavia . . . . .	18	622	London . . . . .	7 10	257 410
Belize (Br. Honduras) . . . . .	23	757	Lübeck . . . . .	2 16 23	27 566 739
Berlin . . . . .	2	46	Madras . . . . .	23	761
Bermuda . . . . .	1	2	Madrid . . . . .	13	480
Bilbao . . . . .	3	92	Malta . . . . .	1	14
Bombay . . . . .	16	557	Manila . . . . .	23	761
Bremen . . . . .	3	59	Marseille . . . . .	13	501
Breslau . . . . .	1	10	Melbourne . . . . .	6	232
Brisbane . . . . .	23	757	Messina . . . . .	5	191
Brüssel . . . . .	2	26	Mexico . . . . .	8 23	354 761
Budapest . . . . .	16	562	Monrovia (Liberia) . . . . .	3	75
Buenos Aires . . . . .	9	375	Montevideo . . . . .	3	63
Cadiz . . . . .	4	143	Moskau . . . . .	8	315
Cagliari . . . . .	9	402	Nantes . . . . .	1	3
Calcutta . . . . .	8	358	Nassau (Bahamaøerne) . . . . .	23	762
Callao (Peru) . . . . .	23	764	Nagasaki . . . . .	23	762
Caracas (Venezuela) . . . . .	23	758	Neapel . . . . .	3	105
Christchurch (New Zealand) . . . . .	23	758	New York . . . . .	23	743
Colombo . . . . .	23	758	Nürnberg . . . . .	14	534
Curaçao . . . . .	23	758	Odessa . . . . .	3	111
Danzig . . . . .	2	42	Piræus . . . . .	2	37
Djeddah . . . . .	23	758	Pointe à Pitre (Guadeloupe) . . . . .	18	626
Dresden . . . . .	9	394	Port au Prince . . . . .	1	12
Düsseldorf . . . . .	5	210	Port Louis . . . . .	14	539
Fiume . . . . .	1	1	Quebec . . . . .	5	197
Galatz . . . . .	13	478	Rangoon . . . . .	1	9
Genf . . . . .	14	537	Riga . . . . .	6	225
Genua . . . . .	11 23	432 756	Rio de Janeiro . . . . .	14	509
Georgetown (Demerara) . . . . .	3	112	Santo Domingo . . . . .	23	762
Gibraltar . . . . .	3	109	S. Francisco . . . . .	5	216
Guatemala . . . . .	13 23	484 764	St. Helena . . . . .	1	14
Guayaquil . . . . .	23	764	St. Johns (Antigua) . . . . .	23	762
Hamburg . . . . .	5 23	177 765	St. Johns (Portorico) . . . . .	23	762
Hannover . . . . .	2	17	St. Petersburg . . . . .	8	313
Havana . . . . .	9 18	407 613	St. Thomas . . . . .	9	406
Havre . . . . .	23	759	Shanghai . . . . .	23	763
Helsingfors . . . . .	8 9 23	310 361 766	Singapore . . . . .	13	504

	Hefte.	Side.		Hefte.	Side.
Smyrna . . . . .	4	172	Trinidad . . . . .	9	408
Stettin . . . . .	{ 3	68	Tripoli . . . . .	23	763
	{ 14	528	Valparaiso . . . . .	23	763
Stuttgart . . . . .	13	486	Venedig . . . . .	13	506
Sydney . . . . .	13	491	Victoria (Br. Columbia) . . . . .	1	9
Tanger . . . . .	3	74	Washington . . . . .	2	38
Tapeete (Tahiti) . . . . .	6	256	Wien . . . . .	5	207
Triest . . . . .	23	755			

### Lübeck.

	Hefte.	Side.
Havneafgifter og Søfartskutymmer i Lübeck, Schleswig-Holstein og Mecklenburg . . . . .	22	691

### Indberetninger fra Konsulatstipendiater:

Stipendiat Ottesen: Om Forføininger til Beskyttelse af Sømænd i britiske Handelsfartøier . . . . .	17	573
Stipendiat Schanche: Den franske Protektionismes Betydning for Norges Klipfiskhandel . . . . .	20	643

### Indberetninger fra kommercielle Stipendiater:

G. Tandberg: Om Export af Faar til Frankrige . . . . .	{ 12	455
	{ 21	683
J. Lie: Sildemarkedet i Tydskland m. fl. Lande . . . . .	15	541
P. Rolfsen: Afsætningsforhold i Middelhavslandene og en direkte Dampskibsforbindelse dertil fra Norge . . . . .	19	627



# Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler  
for 1891 m. M.,

No. 1.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1892.

---

I Kommission hos H. Aschehoug & Co. Subskriptionspris 2 Kroner Aaret  
og for Udenbysboende Porto 20 Øre.

---

## Aden.

*Aarsberetning dateret 1ste December 1891.*

Havnen blev i 1891 anløbet for Kul af 15 norske Dampskibe dr. 20 222 Tons.

Af vedlagte trykte Handelsrapport for Tidsrummet  $\frac{1}{4}$  90— $\frac{3}{4}$  91 fremgaar, at Handelen viser en Nedgang af Rs. 2 670 214, hvilket for en stor Del skyldes Gjenoptagelsen af direkte Skibning af Korn etc. fra Indien til Havne i det røde Hav, tidligere ankommet hid for Transitbefordring. Denne Handel er nu betydelig tiltaget, efterat Forholdene i Distrikterne omkring Massowah etc. er mere fæstnet.

Handelen med Somalikysten gaar stedse frem, skjøndt dets Centrer har flyttet sig noget paa Grund af Uroligheder i det Indre.

Udførselen af Salt viser en tilfredsstillende Tilvæxt af ca. 4 500 Tons. Denne Bedrift er stadig i Fremgang.

Antallet af Skibe, der har besøgt Havnen, viser en liden Nedgang af 36. Det svenske Flag viste sig ikke, norske Skibe anløb kun for Kul.

H. W. Vidal.

---

## Fiume.

*Aarsberetning dateret 8de Januar 1892.*

Af norske Skibe ankom fra fremmede Steder med Ladning 1 dr. 354 T. og i Ballast 15 dr. 5 492 T., heraf 14 Dampskibe. Der afgik til fremmede Steder med Ladning 14 dr. 5 146 Tons og i Ballast 1 dr. 354 T.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 669 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe £ 16. 15. 7., af svenske £ 1. 3. 4.

Udførselen af Trælast, der hele Aaret var meget livlig, er ganske ophørt som Følge af den Indførselstold hvormed Frankrige har belagt denne væsentlige Del af vor Handel, og man antager ikke, at denne vigtige Branche paa længe vil kunne tage sig op igjen; den var en af Stedets og Landets første Resserurcer.

Heller ikke dette Aar var Udførselen af Korn betydelig, da Høsten i Ungarn var daarlig. Paa Grund heraf er Skibsfarten sluttet og Havnen tom. Der er kun tilbage nogle oplagte Seilskibe tilhørende Rederier hersteds.

En almindelig Krise hersker i Fiume efter Frihavnens Ophævelse, og de fornemste Artikler er steget i Pris. Arbeidsklassen lider mest herunder, især da Arbeide mangler og flere Fabriker, hvøriblandt Whiteheads Torpedofabrik, er uden Sysselsættelse.

Imidlertid drives Arbeiderne i den nye Havn for Indladning af Træløst med Energi. Der behøves nogle Aar til deres Fuldendelse.

**A. F. Luppis.**

## Bermuda.

*Aarsberetning dateret 13de Januar 1892.*

Der ankom fra andre Lande med Ladning 5 norske Dampskibe dr. 2 456 T. Bruttofragt £ 1450. Der afgik til fremmede Lande med Ladning 4 Dampskibe dr. 1 912 T. og i Ballast 1 dr. 544 T. Bruttofragt £ 250. Erlagte Konsulatafgifter £ 8. 11. 0.

For Havari indkom 1 Skib dr. 468 T., der blev kondemneret.

Af svenske Skibe anløb 1 dr. 599 T. for Havari.

Dampskibet „Odin“ indtog en fuld Ladning Bermudaprodukter for New York. Dampsk. „Bergenseren“ gjorde to Ture og „Cuba“ en med Partladning fra Halifax N. S., og gik derfra til Havana for at losse Resten.

**J. A. Conyers.**

## Akyab.

*Aarsberetning dateret 10de Januar 1892.*

Der ankom fra fremmede Havne i Ballast 3 norske Dampskibe dr. 3 937 Tons, hvilke afgik med Ladning til fremmede Havne. Erlagte Konsulatafgifter £ 16. 1. 2.

Intet svensk Skib ankom.

Med Ris afgik til Europa fra Akyab i 1891 britiske Dampskibe 42, 130 322 Tons Ris, Seilskibe 1, 1 715 T., ialt 132 037 Tons Ris; tyske 2 Dampsk., 5 952 T. Ris, 1 Seilskib, 4 359 T., ialt 10 311 T. Ris; norske 2 Dampsk., 4 543 T. Ris; danske 1 Seilskib, 1 199 T. Ris; hollandske 1 Seilskib, 1 526 T. Ris. Af Udførselen faldt saaledes paa britiske Skibe 88 pCt., tyske 7 pCt., norske 3 pCt., danske  $\frac{8}{10}$  pCt., hollandske 1 pCt.

Til de forskjellige Lande udførtes af Ris: Til Tydskland 66 350 Tons, Belgien 28 719 T., Holland 19 230 T., Østerrige 9 690 T., Frankrige 9 104 T., England 6 798 T., Danmark 6 425 T., Italien 3 300 T., ialt 149 616 Tons.

De tre herfra afgaaende norske Skibe medførte 4 543 Tons Ris til Europa og 2 250 Tons Paddy til Indien mod i 1890 3 norske Skibe med 7 295 Tons Ris til Europa. Fragter henholdsvis 12 As. pr. Sæk à 168 lbs., £ 1. 15. 0. og £ 1. 16. 9.

Der er lidet at berette om Stedets Handel, der endnu foregaar i Hovedartikelen Ris, hvoraf Exporten i de sidste Aar er tiltaget baade til Europa og den indiske Kyst. Fragterne til Europa varierede meget, fra 32 sh. 6 d til 40 sh. pr. Ton.

Der var ingen direkte Handel mellem Stedet og de forenede Riger i Aaret.

Det nye Fyrtaarn paa Oyster Island er endnu under Opførelse, men haabes at ville blive færdigt i indeværende tørre Sæson.

F. Müller.

## Nantes.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Bruttofragter. frcs
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
<b>I. Ankomne.</b>									
Fra Norge til Hovedstationen . . . . .	23	7 118	-	-	23	7 118	-	-	134 548
” Norge til Vicekonsulsstationerne . . .	64	13 679	1	74	65	13 753	-	-	227 420
” Sverige til Hovedstationen . . . . .	7	2 151	-	-	7	2 151	-	-	61 790
” Sverige til Vicekonsulsstationerne . . .	33	9 428	-	-	33	9 428	-	-	221 503
” andre Lande til Hovedstationen . . . . .	25	8 844	6	2 126	31	10 970	-	-	268 100
” andre Lande til Vicekonsulsstationerne	40	19 070	2	1 394	42	20 464	-	-	522 120
Ialt	192	60 290	9	3 594	201	63 884	49	21 200	1 435 481
<b>II. Afgaaede.</b>									
Til Norge fra Hovedstationen . . . . .	1	350	11	3 470	12	3 820	-	-	7 440
” Norge fra Vicekonsulsstationerne . . .	2	138	47	12 747	49	12 885	-	-	1 630
” Sverige fra Hovedstationen . . . . .	-	-	4	1 027	4	1 027	-	-	-
” Sverige fra Vicekonsulsstationerne . . .	-	-	10	3 341	10	3 341	-	-	-
” andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	19	5 647	24	8 686	43	14 333	-	-	70 335
” andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	6	2 138	74	24 396	80	26 534	-	-	23 900
Ialt	28	8 273	170	53 667	193	61 940	48	20 807	103 305

I Bruttofragterne er ikke iberegnet Maanedsbefragtninger for 7 norske Dampskibe.

For Havari ankom 1 Skib dr. 708 Tons.

Af svenske Skibe ankom 25 dr. 11 252 Tons.

*Aarsberetning dateret 6 Februar 1892.*

Et norsk Barkskib dr. 353 Tons solgtes i St. Nazaire til et fransk Rederi i Nantes.

Fra norske Skibe afmønstredes 11 og paamønstredes 4 Sømænd. Ingen Rømning anmeldtes.

Paa alle Distriktets Havne var den norske Skibsfart i 1887 243 Skibe dr. 62 065 Tons, 1888 232, 58 306 T., 1889 201, 51 399 T., 1890 230, 57 819 T., 1891 203, 64 592 T.

Fragter. Trælastfragterne fra Norge til Loirehavne begyndte fra 29—30 frcs. pr. Ptb. Std. ved Skibsfartens Aabning, men steg snart til 35 frcs., og var ved Aarets Slutning 40 frcs. Fra Norrbotten betaltes gradvis efter Aarstidens Fremgang fra 52 til 60 frcs. paa Loire.

Fra Bergen var Rognfragterne hele Aaret 3 frcs. pr. Td. til Bretagne og Vendée.

Udfragter. Skjønndt Udførselen fra Bretagne af Rug og Boghvede var større ifjor end de foregaaende Aar, var dog Transportpriserne lave, ca. 10—12 frcs. pr. Ton à 850 Kg. for Dampskib til Nordeuropa. For tomme Vinpiber til Spanien betaltes ca. 7 frcs. Stk. Tøndebaand i Pakker til England og Skotland samt Stykgods til Vestindien uden bestemt Fragtkurs, sluttedes i Almindelighed for rund Sum (pr. rus). Oliekager til Danmark betaltes ca. 12 frcs. pr. Ton, men der fandtes kun faa Ladninger paa Markedet.

Handel. Fra Sverige indførtes til Distriktet som sædvanligt kun Jern, Trævarer og Papirmasse. Fra Norge indførtes Rogn, Trælast og Papirmasse, Is og et lidet Parti Fiskeolie (Tran).

Fra Nantes udførtes via St. Nazaire til Sverige 400 Tons Sukker og direkte til Norge med et norsk Dampskib 620 Tons Rug af Loires Provenance.

Jern. Importen direkte til Nantes af svensk Jern er betydelig aftaget i de senere Aar; den var i 1888 5 356 100 Kg., 1889 2 399 500, 1890 3 109 159 og 1891 1 799 300 Kg. Aarsagen til denne Nedgang er for det Første aftagende Forbrug af den dyrere svenske Vare sammenholdt med den forbedrede franske, og især at betydelige Partier svensk Jern, solgt i Detail, indkom via entrepot til Rouen og andre Steder. Priserne opgives til frcs. 22 pr. 100 Kg. hamret Lancashire, 1ste Klasse, 21 frcs. ordinært do. do., 21 frcs. valset do. do., 22 frcs. 50 c. Vergettes do. Oplaget i Nantes er ikke saa stort som i tidligere Aar.

Trælast. Med de forenede Rigers Skibe indførtes til alle Distriktets Havne i 1891 fra Norge 6 282 Ptb. Std. sagede Trævarer og 1 074 ditto Grankubber og Plankeender. Fra Sverige 5 682 Ptb. Std. saget Trælast. Importen af svensk Trælast med udenlandske Skibe, mest engelske, danske og tyske Dampskibe, var usædvanlig stor i 1891, antagelig over 15 000 Std. Fra Norge var ogsaa Indførselen af Trælast langt større end sædvanlig. Paa Grund af denne forcerede Indførsel af Trævarer mod Slutningen af vor Handelstraktat med Frankrige er Forraadene i Nantes og St. Nazaire nu saa store, at de vistnok for et Par Aar vil hindre Spekulation eller Begjær efter Kjøb.

Træmasse indførtes ogsaa i større Parti end i de tidligere Aar. Med de for. Rigers Skibe ankom i 1891 til Nantes fra Norge 4 228 og fra Sverige



667 Tons mod i 1890 resp. 2 180 og 525 Tons. Et engelsk maanedsbefragtet Lastedampskib gjorde derhos flere Reiser mellem Norge og Nantes med Papirmasse. En Del af denne Vare af norsk Produktion ankom ogsaa til Nantes fra Antwerpen og andre Entrepoter.

Is. Til Konservering af fersk Fisk under Transport fra Kysten til det Indre af Landet indkom til Bretagnes smaa Fiskehavne med norske Skibe 2 043 Tons Is og ca. 800 Tons under fremmed Flag.

Rogn. Importen heraf var ifjor i betydelig Nedgang eller kun ca. 20 000 Tdr. mod 47 700 Tdr. i 1890. Med norske Skibe ankom 16 378 Tdr. Rogn og 3 - 4 000 under fransk og fremmed Flag. Middeldetailprisen for 1ma Sort Bergens Rogn varierede fra 42 til 47 frcs. pr. Tønde i Douarnenez, hvor Oplaget af Rogn nu anslaaes til kun ca. 2 800 Tdr., hvoraf 1 500 Tdr. gammel Vare fra 1889 og 1890; dens nominelle Pris er efter Sardiniskets Slutning i afvigte December 38—40 frcs. I de andre smaa Fiskehavne i Vendée, Loire Inf<sup>re</sup> og Morbiham, hvor Sardinisket var ringe eller næsten intet i sidste Sæson, antages Beholdningen af Rogn ubetydelig, da Indførselen var høist ringe og solgtes derfra til Departementet Finistère hvor Sardinisket, skjøndt ujevnt og ofte afbrudt af stormfuldt Veir, dog var godt og vedvarende indtil 8 December eller flere Uger længere end sædvanligt. Det begyndte midt i Juli, og skjøndt Fisken var blandet med store Kvantiteter smaa Fisk (Spret), som er af ringe Værdi, anser man dog Resultatet af Fisket i Finistère for godt paa Grund af de høie Priser som den hele Tid betales for de ordinære Sardiner.

Tran. En liden Ladning paa 725 Tdr. indførtes til Nantes i 1891.

Offentlige Arbeider. Kanalen mellem Nantes og Havet er nu saa vidt fremskredet, at man venter paa at Dagen for dens officielle Indvielse skal blive bestemt. Man tror at den vil blive 14 Juli for at kombineres med Dagen for Frankriges Nationalfest. Kanalen vil tillade Skibe med 6 Meters Dybgaaende til alle Tider at gaa direkte op til Nantes.

Helbredstilstanden i Distriktet lader Intet at bemærke for Aarstiden.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen frcs. 3 296.20, ved Vicekonsulsstationerne frcs. 7 265.10, heraf tilfaldt Konsulen frcs. 3 632.55. Af svenske Skibe ved Hovest. frcs. 379.10, ved Vicekonsulst. frcs. 1 506.60, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 753.30. Ialt tilfaldt Konsulen frcs. 8 061.15. Expeditionsafgifter af norske Expeditioner frcs. 203, af svenske frcs. 28.

**A. Backman.**

---

## Karlsruhe.

*Aarsberetning dateret Februar 1892.*

Det i Slutningen af Beretningen for 1890 udtalte Haab at Aaret 1891, om det end ikke blev glimrende, dog vilde opfylde Forventningerne om en legitim Forretning, er desværre ikke opfyldt. Nedgangen i Forretningerne i 1890 fortsattes næsten uafbrudt i 1891 og naaede i enkelte Forretninger, som Kul og Jern og specielt i Børs- og Bankforretninger, en ganske betænkelig Høide.

Kornhandelens Udvikling viser denne Gang et væsentlig andet Billede end nogensinde før. Prisforskjellen mellem første, og senere andet og sidste Kvartal var større end i noget tidligere Aar. Dette forklares af den overordentlig store Misvæxt netop i de ellers mest kornexporterende Lande i Verden, hvis Virkninger ikke ganske kunde hæves ved den særdeles gunstige Høst i de forenede Stater. Ialfald kom Priskonjunkturerne opad idetmindste delvis vor Korngroshandel tilgode. Udførselen tilvands til Mannheim var større end nogensinde før. Handelen med Schweiz synes atter at tiltage uden dog at naa forrige Aars Udførsel. Kornpriserne i Mannheim var i 1891: Hvede i Januar M. 22.08, Mai M. 25.18, Oktober M. 24.49 (1890 M. 21.62, 21.85 og 22.02); Rug i samme Maaneder M. 18.29, 21.56 og 24.14 (1890 18.49, 17.62 og 17.98); Byg M. 18, 19.41 og 18.31 (1890 M. 20.97, 22.24 og 17.76); Havre M. 15.56, 17.20 og 15.28 (1890 M. 16.03, 18.31 og 15.29).

Humle gav denne Gang ikke over en svag Middelshøst, men Kvaliteten var bedre end efter Veiret paaregnet. Første Halvdel af 1891 var slæbende, 2den derimod belivet og ikke ganske utilfredsstillende for Exporten. Groshandelen i alleslags Frø drog megen Nytte af den slette Høst i denne Artikel, og imødeser det nye Aar med Tillid, da der vil være store Behov at dække for Vaarsæden. Melmøllerne havde vanskelig Forretning under de nævnte Prissvingninger, dog var det ikke hele Aaret nødvendigt at arbejde paa Forraad. I Foderartikler var Forholdene særlig gunstige. De nordtyske Møller kan ikke for Alvor konkurrere med de sydtyske; da Staffeltarifferne traadte i Kraft, var Vandveien næsten ikke mere konkurrensdygtig. Brændevinsbrønderiet bevægede sig inden normale Grændser, og de høiere Spirituspriser forklares af stegne Priser paa Raamaterialier. Det samme gjælder den dermed forbundne Presgjærfabrikation. Brændevinshandelen har, saavidt angaar tekniske Øiemed taget betydeligt Opsving, medens Brug af Konsumbrændevin i det Hele gaar tilbage. For Ølbryggerierne gjaldt i 1891 lidet gunstige Forhold; slet, for Konsumenten skadeligt, Veir, høie Priser paa Raa- og Brændstof. For Maltfabrikationen gjælder naturlig omtrent det samme. Vinhøsten 1891 var i Kvantitet og Kvalitet ringere end i 1890, og Handelen med ældre Vine ikke meget belivet. Virkningerne af de nye Handelstraktater imødesees med delte Forventninger. Forretningen i udenlandske Vine var normal. Den gamle Regel, at der paa en kold Vinter pleier at følge en kjølig Sommer, bekræftede sig i 1891 paany paa en lidet glædelig Maade. Ligesom Vinteren 1890—91 var en af de strengeste i de sidste Tiaar, hørte ogsaa Høsten derefter til de daarligste i denne Periode, navnlig med Hensyn til Udbytte. De unge og kraftige Druerplantninger overstod vistnok temmelig godt Vinteren, men de ældre Stokke faldt for en stor Del som Offer for Kulden, og maatte erstattes med nye Plantninger for idetmindste at naa et Udbytte i Fremtiden. Stod altsaa Haabet om en kvantitativt tilfredsstillende Høst allerede fra før af paa svage Fødder, gik dette i Sommeren og Høsten ganske tabt ved den hærjende Opræden af Peronospora og Sauerwurm. Under det forskjellige Udbytte i de enkelte Distrikter kan Høstens Totaludbytte ikke engang tilnærmelsesvis bestemmes. Heller ikke om den nye Vins Kvalitet kan der siges meget godt, den nærmer sig vistnok meget den fra 1890. For Vinhandelen kan Aaret ikke ansees som gunstigt. Om Vaaren fandt vel de smaa og billige Vine god Afsætning, men den lange Vinter, den vaade Sommer og Forretningernes almindelige Flauehed lammede Høstforretningerne i betydelig Grad, især da det nye Produkt ikke kunde bidrage til Belivelse.

Konsumen reduceredes derfor. Beretningsperioden var for Sukkerraffinaderiet saa gunstig som i 1890, idet der for det meste var en forholdsmaessig Forskjel mellem Raasukker og Raffineripriserne. I Sukkerhandelen har vi bag os en Periode uden egentlig Hausse og Baisse; Afsætningen var derfor begrændset og kun fra Haand til Mund. Forretningen i Kaffe var hele Aaret, ialfald for Mellemandelen, meget besværet ved Udsigt til en stor Høst og deraf betinget Prisnedgang; Forraadene forblev fremdeles meget reduceret. I Tobakshandelen gjør stedse yanskelige Afsætningsforholde sig gjældende, Priserne var trykket, Konkurrentsen af de billige Java og Sumatra Tobaker gjør sig stedse mere gjældende for pfalziske Raatobaker. Cigarfabrikerne var ikke saa godt beskjæftiget som i 1890; Arbejdslønnen maatte forhøies meget, uden at der naaedes bedre Fabrikatpriser. For Cementindustrien synes der langsomt at forberedes en Tilbagegang, thi Byggelysten aftager overalt hurtigt og Fæstningerne er i det Hele forsynet med nødvendigt Byggemateriel. I Lerrør og Stentøisvarer var Forretningsaaet i Almindelighed ugunstigt. Bygningsvirksomheden var formindsket især for Leiehuse. Den særdeles lange Vinter 1890—91 bragte Stenkulhandelen, hvis Forraad baade for Industri og Husbehov snart slap op, en stor Afsætning; i Resten af Aaret var Afsætningen mindre tilfredsstillende, da Kunderne paa Grund af de høie Priser holdt sig borte. Forretningen i Jern og Metaller har endnu ikke kunnet komme sig af Nedgangen i 1890, og Priserne viser paa alle Feldter en stadig Tilbagegang. Maskin- og Metalvarefabriker og Støberier kan i det Hele ikke opvise lignende Resultater som i 1890, dog var flere fuldt beskjæftiget. En berømmelig Undtagelse gjør alene Etablissementerne for Landbrugsmaskiner, der har et meget tilfredsstillende Aar bag sig. I Material- og Speceri- samt pharmaceutiske Varer var Afsætningen god, men Priserne vigende og Afsætningen ringe. Kun Tjærefarveprodukter har fremdeles et godt Marked. En stor Hausse gjaldt for Potetesmél, Stivelse og dermed forbundne Artikler paa Grund af det russiske Ueførselsforbud. Omsætningen i Spiritus- og andre Lakke var normal, men Udbyttet utilstrækkeligt paa Grund af de høie Priser paa Spiritus og Schellak. I Chinin, Cocain, Glycerin, Salicylsyre, Strychnin og Gallussyre forøgedes Produktionen, især af førstnævnte Vare. Sodafabrikationen gik livlig med tilfredsstillende Afsætning. I Krydderier var Konjunkturterne ugunstige. Handelen med Petroleum vandt i 1891 et Opsving, idet der i Mannheim er bleven etableret ikke mindre end 3 store Forretninger, der allerede disponere over Bassiner af samlet Omfang 120000 Fade. I tomme Petroleumsfade var Udførselen nedad Rhin kun ringe, da Efterspørgselen hos os, især i Aarets anden Halvdel, var meget livlig; uagtet forøget Omsætning svarede ikke Udbyttet til Forventningerne. Madolieindustrien havde atter at arbeide under vanskelige Forhol, daarligt Høstudbytte og streng Vinter, der næsten ganské har ødelagt Vintersalatplanterne. Fabrikationen af Kunstgjødning lider meget af ødelæggende Konkurrentse fra England og Belgien. I Karbolsyre er stærk Overproduktion. Ligesaa andre lignende Produkter. I revne Oliefarver er der uagtet Industriens iøvrigt ugunstige Karakter ingen Grund til Klage. I Sæbefabrikationen gjorde ogsaa iaar de hyppige Prisforandringer paa Raastoffene sig ubetinget gjældende, Cellulose lider under Overproduktion og derved trykkede Priser. Skjøndt Moden fremdeles var gunstig for Anvendelse af Tyl og Kniplinger var der intet Opsving i Groshandelen dermed. Forretningen i Uldgarn og Uld-(Strømpe)varer lod paa Grund af for mildt Veir i den fornemste

Afsætningstid meget tilbage at ønske. Forretningen i Hvidevare- og Uldvareartikler var formedelst ugunstigt Veir i første Halvdel slæbende, men ved Indtrædelsen af det smukke Høstveir temmelig livlig. Confectionen i Herreklæder var kun delvis tilfredsstillende; den haarde Vinter med Arbejdsløshed for Mange var ikke gunstig for en Branche, der især arbejder for Arbejderklassen. Produktionen af Jutesække og Vogntæpper er paa Grund af vedvarende Prisnedgang ikke gunstig stillet. Rebslageriet staar i det Hele godt. Bygningsvirksomhedens Tilbagegang har medført en Formindskelse i Forbruget af Tapeter, der dog især har udstrakt sig til ringere Kvaliteter. I Fabrikation af alleslags Støvlelæder var der ikke saa livlig Efterspørgsel som i de nærmest foregaaende Aar; dog er samtidig Priserne paa Raastoffet gaaet betydelig op. I Skofabrikationen og Handelen var paa Grund af Overproduktion og daarligt Veir trykkede Priser. I Lædergroshandelen, forsaavidt specielt angaar Indførselen af amerikanske Produkter, viste sig kun i ringere Vare stort Liv, ellers var den tyske Forretning meget rolig og Salget delvis yderst slæbende. I Langtræhandelen var vel noget bedre Salgspriser, men disse svarede kun til forhøiede Indkjøbspriser. Exporten til Holland gaar stedse tilbage; kun i Egetræ var af Mangel paa Forraad Udførselen gunstigere, men desuagtet ogsaa vanskeligere. Bordforretningen gik ugunstigt. Fabrikationen af Geværskafter maa regne med den Kjendsgjerning, at for den nærmeste Tid Militærforvaltningerne i Ind- og Udlandet rigelig har dækket sit Behov. I haard og blød Gummi og Celluloidvarer kunde Produktionen betydelig forøges og Afsætningen stige, dog desværre uden fordelagtige Priser. Af vandtæt, saakaldt Gummilinned kan paa Grund af Konkurrentens kun ringe Mængder bringes i Handelen. Fabrikationen af Kamme af Horn, Skildpadde etc. var tilfredsstillende. Skibsfarten havde iaar en meget begrændset Fartstid, og kunde først aabnes i Begyndelsen af Mai, men havde desuagtet tilstrækkelig Beskjæftigelse, men dog under meget trykkede Fragter. Persontrafikken var noget større end i 1890. Forsikringsbranchen klager stedse over stor Konkurrence. Speditionsvirksomheden var bedre end i 1890. Pengemarkedet viser hele Aaret liden Afvexling. Rigsbankens Diskontosats var i Aarets Begyndelse  $5\frac{1}{2}$  % og nedsattes hurtig indtil 3 % (13 Februar), steg 14 Mai atter til 4 %, hvorpaa den holdt sig til Aarets Slutning. Man havde almindelig troet, at paa Grund af Uaaret i Rusland en stærk Udstrømning af Penge vilde ske til Amerika, men en saadan mærkedes ikke indtil Aarets Slutning. Den næsten uafbrudt flydende Pengetilstand er vel nærmest at tilskrive den nu allerede i to Aar varende Depression i Handelen. Kapitalbehovet er blevet ringere; paa Grund af de ugunstige Børsforhold har en stærk Indskrænkning fundet Sted i Produktionen af nye Værdier; mange fremmede Papirer blev realiseret og ingen nye Anlæg fandt Sted for Udbyttet deraf.

Effektforretningen begyndte ikke Aaret under gode Auspicier. Eftervirkningerne af den overdrevne Bevægelse i 1889 fortsatte sin forstyrrende Virkning. Næsten bestandig viste sig nye uheldige Fænomener. Krisen udbredte sig stedse videre og fra alle Markeder indløb Hjobsposter. Kursnedgangen vedblev, Publikum og Bankerne led yderligere Tab selv i de allerførste Værdier, saa at førstnævnte blev endnu mere tilbageholdende og Spekulationen endnu mere begrændset. Om Emissioner var neppe Tale. Ikke ubetydelige Afskrivninger maa ske paa Værdipapirer. Kriserne i Sydamerika, Italien, Portugal, Urolighederne i Chile og Brasilien, den slette Høst i Rusland og Frankrig, delvis ogsaa i Tydskland, og Nødberetningerne

fra Rusland foruroligede stedse Markedet; der var ogsaa undertiden politiske Bekymringer. Dertil kom Bankkatastrofer i Berlin og Schweitz, der frembragte en delvis overdreven Mistro, der endte med et Raab om Lovforholdsregler mod Banker og Børser. Aaret endte saaledes som det begyndte, og en snar gjennemgribende Bedring er endnu ikke at vente.

**Robt. Koelle.**

## Victoria (Britisk Columbia).

*Aarsberetning dateret 29de Januar 1892.*

Der ankom 4 norske Dampskibe dr. 6 876 Tons og 7 Seilskibe dr. 6 322 Tons. Med Ladning til fremmede Steder afgik 4 Dampskibe dr. 6 896 Tons og 5 Seilskibe dr. 3 773 Tons.

1 svensk Skib ankom.

Fragterne var ved Aarets Begyndelse gunstige, men gik mod Slutningen gradvis nedad og angaves da i det Hele som lave. Trælasthandelen i Provindsen har havt ganske god Udvikling, skjøndt Exportmarkederne var meget trykkede, hvilket har virket til at reducere Produktionen af Provindsens Sagbrug. Sælfangsten i Behringshavet dreves forrige Aar af en stor Mængde Skonnerter udrustede fra denne Havn, men deres Virksomhed hemmedes af Englands og Amerikas Regjeringer, skjøndt Sælfangernes Udbytte var større end i forrige Aar. Fiskebedriften har ogsaa været i ganske god Gang, men Udsigterne for den kommende Sæson tyde paa formindsket Tilgang til Laxenedlægningen, grundet paa flere Aars Vexlinger. Havfiskeriet er endnu ikke udviklet, skjøndt den kanadiske Regjering er bleven paamindet om at tage sig af denne Sag, der ansees af stor Vigtighed for Britisk Columbia.

I Provindsens Indre og Kootenay Landet lægges megen Vægt paa Bjergværksdrift, og man venter ved Foraarets Begyndelse en stor Tilvæxt i Befolkningen paa Grund af de gunstige Meddelelser om Rigdomme i denne Branche.

Indvandringen har stadig tiltaget i Aaret, og der synes at være stadig Efterspørgsel efter alle Arbeidsklasser undtagen Kontorister, hvoraf der er Overflod.

**Robt. Ward.**

## Rangoon.

*Aarsberetning dateret 30te Januar 1892.*

Der ankom i Ballast til Hovedst. fra fremmede Steder 26 norske Skibe dr. 28 988 Tons og i Ballast 2 dr. 1 738 Tons. Heraf var 6 Dampskibe dr. 7 643 Tons. Med Ladning afgik til fremmede Steder fra Hovedst. 25 dr. 28 230 T. og fra Vicekst. 2 dr. 1 738 T. og i Ballast 1 dr. 1 374 T. Bruttofragt £ 77 607.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 895 Tons.

Da som meddelt i forrige Rapport, Pacifikationen af øvre Burma er fuldført, kan der med Hensyn til Tilstanden i den senest annekterede Provinds meddeles, at der var færre voldsomme Forbrydelser i øvre end i nedre Burma i 1890—91 og at Indtægten af førstnævnte steg fra Rs. 8 403 437 i 1889—90 til Rs. 8 747 020 i 1890—91. For nedre Burma var Tallene Rs. 29 526 732 i 1889—90 og 31 512 204 i 1890—91.

Hele Værdien af Exporten og Importen fra hele Burma i 1890—91 udgjør Rs. 224 677 450, den høieste hidtil naaede. Burma har endnu ikke direkte Handelsforbindelse med Norge eller Sverige.

Teaktræ. Exporten fra Burma af Teaktræ har vist en betydelig Nedgang i Aaret, nemlig fra 68 034 c. Tons i 1889—90 til 37 461 c. Tons i 1890—91. Af hele sidstnævnte Kvantitet udførtes 25 890 c. Tons fra Rangoon og 11 503 c. Tons fra Moulmain.

Ris. Følgende Tal viser en stor Tilvæxt i Udførselen: Akyab 142 017 Tons, Bassein 150 595, Mergui 739, Moulmain 93 482, Tavoy 7 773, Rangoon 839 949 Tons, ialt 1 229 055 Tons i 1890—91 mod 912 926 T. i 1889—90, 710 238 T. 1888—89 og 839 989 T. 1887—88.

Møllerne og Udskiberne har atter havt et fordelagtigt Aar og der var stor Efterspørgsel efter Burma Ris fra alle Markeder, der almindelig forsynes dermed.

Paddy Høsten var stor, men de høie Priser fristede Dyrkerne til at sælge for meget til Export, og mod Slutningen af 1891 var der stor Fæse for at Tilgangen af Fødemidler skulde blive utilstrækkelig, og Prisen for Straits Kvalitet hvid Ris blev drevet op til Rs. 400 pr. % baskets for lokal Konsumtion.

Rubiner. Burma Ruby Mines Coy Ltd gaar fremdeles ikke heldigt.

Import. Denne var, ikke iberegnet Regjeringens Forraad og Pengefor Aaret 1890—91 endende 31te Marts Rs. 55 003 731 og Udførselen Rs. 96 123 210.

**George Gordon.**

---

## Breslau.

*Aarsberetning dateret 18de Februar 1892.*

I Beretningen for Aaret 1890 gav man allerede Udtryk for Frygt for at Handelen fremtidig vilde gaa nedad. Denne Anskuelse maa desværre bekræftes. Montanindustrien led for Hytteværkernes Vedkommende i Aarets Begyndelse meget ved vedvarende Prisnedsættelser, uden at den der-ved kunde sikre sig et Antal Bestillinger svarende til de vistnok ikke ganske rationelt forøgede Anlæg. Jernproduktionen gav enten ingen eller kun et høist beskedent Resultat. Kulminerne gik til henved Aarets Midte endnu forholdsvis gunstigt og er for Tiden endnu formelt i en gunstig Stilling ved mere eller mindre langsigtige Kontrakter; men man faar se,

hvorledes ogsaa saadanne Værkers Stilling bliver, naar de i flere Maaneder uagtet Vinteren stadigt stigende Oplag yderligere tiltage. For Tiden er der ikke Tegn til, at der i det Mindste vil ske en Standsning i Kullenes Prisbevægelse nedad; tvertimod kan efter alle Iagttagelser bestemt antages en videre Tilbagegang.

Bankfaget led under stærk Depression. Ringe Forretning i Børs-værdier, billig Rentefod — Rigsbankens Rate var i Gjennemsnit  $3\frac{3}{4}$  %, — store Tab for Bankerne og Publikum, ikke alene i Industripapirer, men ogsaa i udenlandske Fonds, samt store og smaa Bankfallitter i betydeligt Antal og tildels af den bedrageligst tænkelige Karakter maatte være af den uheldigste Virkning. Saavidt Bankernes Resultater nu lade sig overskue, staar de næsten uden Undtagelse meget under Udbyttet i 1890. Man tror dog, at Situationen i det Væsentlige allerede nu er klarert, og om end specielt Børsforretningen endnu er meget stille, lader der sig dog endnu stedse haabe en normal Udvikling for Fremtiden. Textil- og Spinderiindustrien fandt i det Hele Udkomme; kun led Bomuldsbranchen under tilbagegaende Konjunktur for Raaproduktet og slet Afsætning for færdige Varer. Porcelænsindustrien opviste i de forskellige Fabriker meget forskellige Resultater, saa at man neppe kan fælde en almindelig gyldig Dom; dog turde ogsaa denne i det Mindste have dækket sine Udgifter. Glasfabrikationen arbejdede normalt. Uldforretningen og Klædeindustrien viste ikke særskilt fremtrædende Momenter. Det for Distriktet toneangivende Breslauer Uldmarked bragte ubetydeligt nedsatte Priser og havde som sædvanligt atter at registrere en Formindskelse af Tilførslerne. Klædesfabrikerne arbejdede normalt. I Rederiforretningen gjorde sig gjældende en vedvarende Nedgang i Fragterne. Maskinindustrien maatte naturlig i første Række lide med under den hele Industris lidet gunstige Stilling. Udbyttet staar ogsaa tilbage mod 1890. Den kemiske Industri havde at se tilbage paa et normalt Aar. Cementfabrikerne led under stærk Prisnedgang, der meget reducerede Resultaterne. Dog er der for Tiden god Beskæftigelse til endnu stedse lønnende Priser. Bryggeribedriften er stadig lidet gunstig. Høie Materialpriser og en kold Sommer maatte saa meget mere være til stor Skade for Udbyttet, som Konsumenten begrænsedes ved stærkt reduceret Arbejdsfortjeneste for store Klasser af Befolkningen. Sukkerindustrien havde kun et ringe Roekvantum at forarbejde, men har vistnok indhentet dette ved væsentlig bedre Priser. Af stor Betydning for denne Industri vil Ophøret af Fabrikatskatten og de andre Lovbestemmelser om Exportbonifikation blive. Den sidste tilstaaes som bekjendt i en anden Form endnu nogle Aar, men falder derefter ganske væk. Ligesaa maatte Spritfabrikationen nøie sig med et meget ringe Kvantum Poteter, men ogsaa denne kunde finde Erstatning derfor ved gode Priser. Udbyttet er ikke væsentlig gaaet tilbage. For Landbruget var det forløbne Aar ualmindelig slet. Paa Grund af høist ugunstigt Veir er Høsten ikke paa langt nær at regne for en middels, og da ikke, som ellers næsten altid, en Sort gav en vis Erstatning for andre Misvæxter, er Landbruget nu i vide Kredse i en tildels ganske betrængt Stilling. De uhørte Priser især for Kornvarer og Potetes erstattede ikke det manglende Kvantum. Her bør endnu nævnes den delvise Nedsættelse af Korntoldene og Lettelsen af Kvægindførselen; den sidste har ikke formindsket Kjødpriserne, men i høi Grad forøget Faren for Mund- og Klovsyge, hvilken derfor endnu ikke kan erklæres ophørt. Hin Nedsættelse har dog saa lidet Omfang, at man neppe deraf kan vente en Indflydelse paa Landbruget. De den almindelige Interesse optagende af

Tydskland sluttede eller indledede Handelstraktater opvise i det Hele, ligesom den nævnte Landbrugstold, kun lidet omfattende Forandringer i Told-satserne, og deres Betydning turde hovedsagelig være at søge i Toldforholdenes Stabilisering.

Medens det forløbne Aar saaledes opviser en lidet glædelig Periode, tør man dog vente af samme, at de Udvæxter og Misforhold, som tidligere Aars Overspekulation og økonomiske Overvurdering frembragte, i det Væsentlige er forvundet, hvorfor man ved Hjælp af en god Høst atter tør haabe paa en Helbredelse og Opliven af det økonomiske Liv.

v. Wallenberg Pachaly.

---

## Port au Prince (Haiti).

Til Hovedstationen ankom med Ladning fra fremmede Steder 4 norske Skibe dr. 2 788 Tons og til Vicekonsulaterne med Ladning 40 dr. 25 648 Tons og i Ballast 42 dr. 16 973 Tons. Der afgik fra Hovedstationen med Ladning 3 Skibe dr. 2 414 T, og fra Vicekonsulaterne med Ladning 54 dr. 26 719 T. og i Ballast 27 dr. 15 462 Tons. Fragt £ 46 370.

Af de ankomne var 43 Dampskibe dr. 28 578 Tons.

---

### *Aarsberetning dateret 8de Februar 1892.*

Handelen har været mindre livlig i 1891 som Følge af den overdrevne Omsætning, der fandt Sted i 1890. Hele Værdien af Udførselen udgjorde ca. 12 Mill. Gulddollars. Kaffehesten, der ventedes at skulle blive rig, har kun været middels god; den gav ca. 58 Mill. Pund; Priserne har holdt sig mellem § 10 $\frac{1}{2}$  og 18 $\frac{3}{4}$  pr. 100  $\mathcal{F}$ . Tilførselen af Logwood har været omtrent den samme som i 1890; der afskibedes henvend 205 Mill.  $\mathcal{F}$ ; Priserne var § 17—§ 20 $\frac{1}{2}$  pr. 2 000  $\mathcal{F}$  for mindre god og § 23—§ 27 for bedre Kvalitet, frit ombord. Kakaotilførselen var af bedre Kvalitet, men udgjorde omtrent kun samme Mængde som i 1890, nemlig ca. 4 900 000  $\mathcal{F}$ , og Priserne var 6 $\frac{1}{2}$ —10 § pr. 100  $\mathcal{F}$  fra første Haand. Af Bomuld tilførtes noget mere end i 1890 eller omtrent 2 800 000  $\mathcal{F}$ ; Priserne var § 8—10 pr. 100  $\mathcal{F}$ . Bomuld betaler ingen Told. Tilførselen af Mahogny har været meget liden i 1891, kun ca. 60 000 Fod. Veiene er fremdeles i den samme forsømte Stand, hvilket bevirker at Hugsten ikke lønner sig. Priserne var for Logs § 40—110 og for Crutches § 48—190, alt efter Kvaliteten pr. 1 000 superficielle Fod med 1 Tommes Tykkelse. Sukkeret har ikke undergaaet nogen Forandring siden forrige Aar; dette Produkt er fremdeles forsømt og næsten alt, hvad der forbruges, indføres fra Europa og de forenede Stater; der produceredes kun ca. 300 000  $\mathcal{F}$  og heraf udførtes der ikke mere end ca. 60 000  $\mathcal{F}$ ; Priserne var 6—8 c. for meget



daarlig Kvalitet. Honning og Gomme Gaiac tilførtes i 1891 i mindre Kvantiteter. Lignum Vitæ, Huder og Vox viste en liden Forbedring med Hensyn til Tilførselen. Cedertræ, Pomeransskal etc. er der kun tilført smaa Kvantiteter af.

Indførsel. Værdien af Indførselen anslaaes til ca. 13½ Mill. Guld § for 1891, idet Omsætningen har været træg. Manufakturvarer indførtes i mindre Kvantiteter; de grovere Varer i Bomuld og Lin kommer fremdeles især fra England, heraf store Kvantiteter via de forenede Stater i Transit med Dampskibe i Rute mellem England og Amerika, hvorved det faar Udseendet af, at disse Varer indføres fra Amerika. Galanterivarer kommer fremdeles fra Frankrige, skjøndt tyske Varer vedbliver at konkurrere med de billige Galanterivarer af fransk Tilvirkning.

Fødevarer. Mel, salt Flesk, salt Kjød og salt Fisk etc. indføres fra de forenede Stater, skjøndt der nu ogsaa kommer paa Markedet store Mængder salt Fisk fra Canada. Indførselen af Fødevarer har i 1891 været mattere end i 1890, der ansaaes for et godt Aar for Forretningsmænd i denne Branche. Ris indførtes i 1891 i større Kvantiteter, hvoraf det Meste kom fra England og en Del fra Tyskland og de forenede Stater. Tilførselen af Sæbe, Fedt og Smør var den samme som i 1890. Af Tømmer indførtes mere end i 1890, næsten alt fra de forenede Stater. Indførselen af Øl og Porter viser ingen Forøgelse.

Landets finansielle Tilstand har utvivlsomt forbedret sig, hvad Stillingen af Statens Finantser angaar, idet Regjeringen har betalt fuldt ud Renter af sin Gjæld og opfyldt alle sine Forpligtelser. Den ubehagelige Tvist angaaende de af den forrige Præsidents Regjering udstedte 5 § Sedler, som den nuværende Regjering havde nægtet at anerkjende, er nu bleven bilagt derved, at Regjeringen hos herværende Bank og Handlende har optaget et Laan stort § 1 800 000, for hvilket en af Betingelserne er, at Regjeringen indgaar paa at tage tilbage 5 § Sedlerne, hvoraf der findes for ca. § 500 000 i Omløb, mod at betale § 4 for hver 5 § Seddel; Ihændehabererne faar saaledes sine Udlæg erstattede, da de erhvervede Sedlerne paa gunstige Vilkaar, og de er nu tilfredse; 5 § Sedlerne vil blive brændt.

Kursen har varieret fra 12 til 32 %.

Landets politiske Tilstand er god, og den almindelige Mening er, at Freden vil vedvare idetmindste iaar, uagtet der gaar Rygter om, at nogle af de Forviste forsøger at reise Penge til at indkjøbe et Krigsskib, hvormed de agter at gjøre en Landstigning paa Kysten og anstifte Oprør mod Præsident Hyppolites Regjering. Det menes dog, at den nuværende Regjering fremdeles er stærk og kan holde Stand.

De samlede Toldindtægter udgjorde i 1890---91 (Oktober) omtrent følgende Beløb: Indførselstold § 4 300 000, Udførselstold § 2 600 000, til sammen Guld § 6 900 000. Værdien af Indførselen antages at have været ca. § 13 500 000 og af Udførselen § 12 000 000.

Der ankom i 1891 69 britiske Skibe, 58 amerikanske, 34 hollandske, 25 franske, 52 tyske, 1 italiensk, 4 norske, 36 spanske og 1 svensk.

En ny Lov er udkommet den 28 Juli 1891, hvorved det forbydes saavel Dampskibe som Seilskibe at seile ind i Republikens Havne mellem Kl. 6 Aften og Kl. 6 Morgen.

Sundhedstilstanden paa Øen har i 1891 været god og er det fremdeles. Øen har været fri for smitsomme Sygdomme.

**Hugh Tweedy.**

## St. Helena.

Fra fremmede Steder ankom med Ladning 20 norske Skibe dr. 11 761 Tons, hvoraf 1 dr. 325 Tons udlossede Kul, medens Resten afgik med Ladning efterat have indtaget Fornødenheder. Samtlige var Seilskibe.

Af svenske Skibe anløb 5 dr. 2 812 Tons.

I Handelen ser det desværre mørkt ud. Forretningerne staa stille og Antallet af Skibe, der anløbe her for at forsyne sig, hvis Ankomst er af saa stor Betydning for Kolonien, viser en stor Nedgang mod før. Indbyggernes Antal, der ved sidste Folketælling var ca. 4 200, har været og er fremdeles meget reduceret ved Udvandring til det gode Haab eller Natal. Derhos er en stor Del fulgt med Hvalfangerflaaden, som til visse Tider kommer hid for at proviantere og søge Mandskab.

Antallet af her anløbende Skibe var i 1890 211, hvoraf amerikanske 15, østerrigske 3, franske 7, svenske 5, norske 20, italienske 6, britiske 136, danske 1, hollandske 7, tyske 10, portugisiske 2. Heraf var 14 Krigsskibe, nemlig 9 britiske, 1 fransk, 1 østerrigsk, 1 hollandsk, 2 portugisiske.

Importen var i det Hele 2 060 Tons, væsentlig Stykgods, Kul, Korn, Oxer, Faar (181), hovedsagelig fra Kap, England eller Amerika.

Udførselen er ialt 763 Tons, nemlig Hvaltran sendt til de forenede Stater fra Hvalfangerne, der sædvanlig anløb her, Huder og gammelt Metal.

Folketællingen viser en Nedgang i Folkemængden af 14 pCt. Befolkningen var 4 116, nemlig Mænd 1 775, Kvinder 2 102, Garnison m. M. 239.

Der skal være en betydelig Nedgang i Indtægterne.

for Konsulen  
W. Bovell.

## Malta.

*Aarsberetning dateret 31te Januar 1892.*

Fra fremmede Steder ankom med Ladning 83 norske Dampskibe dr. 86 627 Tons og i Ballast 6 Dampskibe dr. 5 796 Tons, ialt 89 dr. 92 423 Tons. Bruttofragt £ 705. 10 sh. (Kr. 12 812). Med Ladning afgik 81 dr. 85 038 og i Ballast 8 dr. 7 385 Tons.

Af svenske Skibe ankom 16 dr. 13 849 T.

Ovennævnte Bruttofragter vedkomme alene to norske Dampskibe, der i Malta udlossede sine Ladninger.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe Kr. 107.28, af svenske ingen.

Af nærværende Rapport vil fremgaa, at Handelen paa denne Ø, langt fra at følge de Fremskridt, som har givet sig tilkjende de senere Aar, stadig gaar tilbage. Uanseet den Nedgang som de for 1890 opgivne Tal godt-

gjøre i Forhold til 1889, overgik dog dette Aar i mange Tilfælde Gjennemsnittet for de foregaaende 5 Aar. Men i det nu forløbne Aar er med Undtagelse af enkelte Artikler, dette Gjennemsnit ikke naaet, som senere vil vises. Det bemærkes, at Handelskammeret har troet at burde frembæve, at ikke alene Regjeringen, men ogsaa, og særskilt, alle Indvaanere er pligtige til saavidt muligt at arbeide for, at Stedets Handel atter skal kunne hæve sig til forrige Tiders blomstrende Tilstand. Det er utvivlsomt, at Handelen er Øens Element, og at naar den gaar istaa, alle Landets øvrige Resserurcer nødvendigvis maa gaa nedad. Man maa derfor opmuntre og begunstige Industri og Handel og benytte Midler tjenlige til at lette Transaktionerne, hvis man vil opnaa at se en Oplivelse i Øens Tilstand i Almindelighed og i dens Velvære.

Havnerørelsen er ogsaa i 1890 gaet tilbage mod det foregaaende Aar. Der ankom af Dampskibe 3 280 dr. 3 916 788 T. og af Seilskibe 1 416, dr. 105 181 T. Af de ankomne var engelske Dampskibe 2 551, 3 289 738 T., Seilskibe 4, 637 T., italienske D. 181, 109 690 T., S. 948, 35 313 T., franske D. 106, 93 669 T., S. 1, 24 T., tyske D. 98, 99 261, T., norske D. 89, 92 723 T., græske D. 83, 98 065 T., S. 198, 42 049 T., østerrigske D. 65, 58 639 T., S. 4, 1 162 T., maltesiske D. 46, 14 954 T., S. 175, 12 642 T., tyrkiske D. 19, 19 916 T., S. 64, 8 357 T., svenske D. 14, 13 139 T., S. 2, 710 T., russiske D. 9, 7 770 T., S. 1, 103 T., belgiske 7, 8 433 T., danske D. 7, 5 330 T., hollandske D. 6, 5 116 T., spanske D. 1, 345 T., og derhos af Seilskibe: montenegrinske 12, 3 484 T., tunisiske 4, 92 T., samiotiske 2, 551 T., jersalemitisk 1, 57 T. Ialt 4 696 Skibe dr. 4 021 969 T., mod i 1890 4 985, 4 591 516 T. Nedgangen var for Dampskibe 425, 584 834 T., og for Seilskibe 136, 15 287 T. Grunden til denne Nedgang var for Dampskibenes Vedkommende de nye Forandringer i Maskinerne, der betydelig har formindsket Forbruget af Kul, hvorfor en stor Del Dampskibe kan fortsætte Reisen uden at behøve at anløbe Malta, alene for at indtage Kul. I Virkeligheden passerede i 1890 964 Dampskibe om Dagen Øen i Synsvidde uden at anløbe.

Revision af Toldtarifen. Som nævnt i forrige Rapport vilde Handelskammeret forelægge Regjeringen et Forslag om Revision af Toldtarifen, hvori de fleste for over 50 Aar siden forfattede Sætsler ikke længere stemmer med de nuværende Handelsforhold paa Øen. Bestemmelserne i dette Udkast var saa langt fra at hemme Handelen, at de alene tilsigtede at lette den og at muliggjøre Gjenoptagelse af Foretagender, der i Mangel af Anledning har maattet opgives til Fordel for andre Havne. Regjeringen modtog i Begyndelsen Handelskammerets Rapport gunstigt, men gik ikke endelig ind derpaa, men foreslog endel Forandringer i Tarifen, som Kammeret maatte forkaste, da de saa langt fra at være til Fordel for Handelen, besværliggjorde den og forøgede Befolkningens Fordomme. Kammeret vægrede sig for at deltage i en Regjeringskommission til Revision af Tarifen og erklærede, da Regjeringen tog sit Forslag tilbage, at dette alene vilde tjene til at ødelægge Øens Handel.

Import. Af Stenkul var Indførselen, paa Grund af Skibsfartens Nedgang, mindre end i 1890 og Gjennemsnittet for de 5 tidligere Aar. Den var for 1891 418 016, for 1890 546 409 og for 1889 617 699 Tons. Fragterne var 5—8 sh. pr. Ton, og Prisen 23 sh. i Gjennemsnit pr. Ton f. o. b., fra Cardiff Kvalitet, for andre ca. 2 sh. mindre pr. Ton. Af Olivenolie indførtes i 1890 77 392 Caffiser, mod i 1889 54 292, og i 1888 82 478. En Caffise =  $4\frac{1}{2}$  eng. imp. Gallons. Af Korn indførtes i

1890 102 633 Salmer (å 1 eng. quarter) mod i 1889 130 811, og af Mel 9 777 maltesiske Kvintaler (å 80 Kilogram) mod i 1889 25 514 og i 1888 28 431. I Transit førtes over denne Havn af Korn i Gjennemsnit 1885—89 6 220 975 Salmer, og i 1890 8 808 269. Af Vin og Brændevin i Gjennemsnit samme Aar 238 389 og 24 866 maltesiske barils m. m. i 1890 248 419 og 34 305, og af Øl i Gjennemsnit 55 348 mod i 1890 69 668 malt. barils (å  $9\frac{3}{4}$  eng. imp. Gallon).

Træløst, navnlig Gran og Lærketræ, indførtes hertil især fra Triest og Venedig, som Bord, Bjelker og Planker af forskjellig Størrelse. Priserne for Triest Sort sees af følgende: Bjelker, Gran, 13 Fods Længde, for 100 Stk.,  $2\frac{2}{8}''$   $\square$  frcs. 45,  $2\frac{6}{8}''$  frcs. 64,  $3\frac{3}{8}''$  frcs. 100, do. Furu frcs. 152. Gran  $2'' \frac{6}{8} \times 1'' \frac{5}{8}$  frcs. 32, do. Furu frcs. 35, Gran  $3'' \frac{3}{8} \times 1'' \frac{5}{8}$  frcs. 62, do. Furu frcs. 68, Furu- og Granbord, Længde 13 Fod, Brede 8—15'', Tykkelse  $\frac{3}{8}$ — $2\frac{2}{8}''$  fra frcs. 36—760 pr. 100 Stk. Ogsaa fra Venedig indførtes samme Dimensioner, men til høiere Priser paa Grund af deres høiere vurderede Kvalitet. Indførselen af disse Trævarer er fra 3—400 000 Stk. aarlig.

Udførsel. Potetes gav i 1891 i de to Høster for Sommer og Vinter ca. 16 000 Tons i Udbytte, hvoraf udført til sidst i December 9 000 T. til Middelpriis £ 5 8 sh. å £ 5 15 sh. iberegnet Emballage. Fra Belfast og andre Steder indførtes væsentlig til Saapotetes ca. 8 000 Tons til Gjennemsnitspriis £ 5. 6. 8 å £ 6. 8. For efterfølgende Varer opgives nedenfor Udførselen i Gjennemsnit for Aar Aarene 1885—89, sammenholdt med den i 1890: Løg, 40 809 maltesiske Kvintaler, 1890 44 327, Karve 3 259 Kv., 1890 2 290, Oranger 154 932 Dusin, 1890 127 530, Cottonnin 675 Baller, 1890 1 145. Udførselen af denne Vare gaar stedse fremad, hvilket tydelig viser sig af Opgaverne, skjøndt Ballerne ikke alle er af samme Størrelse, og det saaledes er vanskeligt nøie at kunne bestemme den virkelige Tilvæxt.

**James Gollcher.**

---

Indhold: Aden Side 1. — Akyab Side 2. — Bermuda Side 2. — Breslau Side 10. — Fiume Side 1. — Karlsruhe Side 5. — Malta Side 14. — Nantes Side 3. — Port au Prince (Haiti) Side 12. — Rangoon Side 9. — St. Helena Side 14. — Victoria (Britisk Columbia) Side 9.

# Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler  
for 1891 m. M.,

No. 2.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1892.

---

I Kommission hos H. Aschehoug & Co. Subskriptionspris 2 Kroner Aaret  
og for Udenbysboende Porto 20 Øre.

---

## Hannover.

*Aarsberetning dateret 25 Februar 1892.*

Tilbageslag paa alle Næringsgebeter, Usikkerhed i Vareudbyttet og Aftagen af Nationalvelstanden er bedrøvelige Kjendetegn paa Aaret 1891. Efterat det forløbne Tiaar politisk og økonomisk havde forvænneth Verden, traf dette Tilbageslag føleligt alle Dele af Næringslivet. Dette gjaldt ogsaa andre Lande end Tydskland. Englands Export viste i de 10 sidste Maaneder en Nedgang af ikke mindre end 200 Mill. M. og lignende Fænomener konstateredes i Frankrige, hvor Udførselen i de første 9 Maaneder aftog med ca. 100 Mill. frcs., medens Indførselen tiltog med ikke mindre end 300 Mill. Nedgangen traf ogsaa her især Fabrikater; dette Faktum, der er endnu skarpere udpræget i Tydskland, viser bedst at den aftagende Konsumtionsevne i de fremmede Lande, hvis Finantser og Kredit er rystet ved politiske og økonomiske Kriser, er bleven en Faktor af tiltagende Betydning for vort Handelsopgjør. Allerede Revolutionen i Argentina i Juli 1890 og Urolighederne i de sydamerikanske Stater viste at mægtige Drivfjædre fra det Fjerne virker paa Udenrigshandelen, og de politiske Begivenheder i Chili og Brasilien har paany vist vort Kontinents Afhængighed af Tingene hinsides Havet. En Række af vore Exportgrene led specielt under Urolighederne i Argentina og Chile. Hvorvidt de nye Handelstraktater med Østerrige-Ungarn, Italien, Belgien, Schweiz og videre mulige Traktater vil være egnet til at give Erstatning for vore Exporttab og frembringe nye Anstrengelser i vor Udenrigshandel, vil vise sig. Ialfald kan det sikkert ventes, den ved Traktaterne sikrede økonomiske Fred indenfor en stor Del af Europa vil være til Gavn for vedkommende Stater og vore store nationale Næringsveje.

Som karakteristisk for Tilbageslaget i 1891 maa bemærkes at dette opstod paa Børsen, og først derfra spredte sig til de andre økonomiske Gebeter; det traadte derfor stærkest frem paa Børsen, hvor Følgerne gjorde sig mest gjældende. Man har vanskeligt ved at søge Grundene til denne stærke Depression i ydre Omstændigheder, da Freden har været uforstyrret uanseet den forbigaaende Misstemning paa Grund af Forholdet til Rusland, og den europæiske Konstellation, takket være det mellemeuropæiske Treforbund, ikke er forandret. Kun i kort Tid spillede politiske Forhold i Aaret

en bestemmende Rolle, og deres Indflydelse blev stødse tilstrækkelig ophævet. Ogsaa paa Pengemarkedet var Forholdene i Aaret regelmæssige. Penge var flydende og billige, og Privatdiskontoen oversteg kun med en Brøkdæl i Aarets Begyndelse Satsen 4 %; senere viser sig en tilbagegaaende Tendents og i de sidste Maaneder formelig Overflod. Skjøndt denne Billighed paa Penge ikke kan udtydes som et fuldt gunstigt Symptom, da deri ligger et Udtryk for Mistro til større økonomiske Foretagender, navnlig Anbringelse i Fonds og Effekter, bidrog dog ingenlunde Pengeforholdene til den ugunstige Udvikling af Børsforretningen. Det var ogsaa navnlig indre Grunde, der bevirkede den vigende Kursbevægelse paa alle Handelsgebeter. De udenfor Børsen staaende Kapitalistkredses indtil Enden af 1889 herskende Begjærlighed efter Anbringelse i Papirer af alle Slags fulgtes allerede i 1890 af en Reaktion, der i 1891 fortsattes med stigende Utilbøielighed til Anlæg i Fonds og Effekter. Medens man før ikke fandt nogen Kurs for høi til Kjøb af Papirer, var i 1889 ingen Kurs for lav til Salg deraf, saaat Børsen saa sig ganske forladt af de mange Besiddende, der ellers pleier at benytte den til Anlæg af Kapitaler. Det er evident, at en stor Del af den Kapital, hvormed Publikum betalte sidste Hausseperiodes Illusioner, er at anse som uigjenkaldelig tabt, saavel hvad angaar de med vanvittig høie Priser betalte udenlandske Statspapirer, som de med en umaadelig Agio paa Markedet tagne Aktieværdier. Denne i to Aar fortsatte Prisedgang har naturlig medført store Tab paa alle Feldter, baade paa første Klasses Værdier og paa det desværre ofte betraadte Spekulationsmarkeds Gebet. Publikums Tab var meget større end den i de tidligere gode Aar naaede Gevinst. Som bekjendt skrev disse sig fra den efter Jernbanernes Overtagelse af Staten i Preussen opstaaede Pengeoverflod, der indledede Konversioner og Rentenedsættelser, hvorved det Publikum, der ikke vilde finde sig heri, trængtes ud af de gode tydske Papirer og vendte sig til fremmede Værdier eller Dividendepapirer, ofte uden at tænke nok paa, at den høiere Rente maatte kjøbes med væsentlig høiere Resiko. Den tidligere preussiske Finantsforvaltning kan ikke frifindes for den Bebreidelse, at den væsentlig har befordret denne Bevægelse, idet den paa en Tid, da Publikums Renteindtægt blev stærkt formindsket ved Rente-Nedsættelser i Hypothekinstitutioner, Kommuner, m. M., ved Konversion af mange Hundrede Millioner 4 % Statsbane-Prioriteter til 3½ % Konsols bevirkede en ny Forskyvning paa Pengemarkedet. Efter Konversionerne fulgte Emissioner og Spekulationsanlæg, og da man for at faa tilstrækkelig Rente, først havde vænnet sig til at overskride de første Klasses Anbringelsers snevre Kreds, ophørte snart al Kritik og Skjellen mellem de forskjellige Kvaliteter. Selv de stærkeste Advarsler blev forgjæves og kun Haabet om rask Gevinst ledede Publikum uden Hensyn til Resikoen. En stor Del af Skylden for Kursernes overdrevne Opgang ligger altsaa hos Publikum. I Begyndelsen naaedes virkelig temmelig store Gevinster, men de to sidste Aar viser hvor stærkt man maatte bøde herfor. De spekulative Overdrivelser hævnede sig i en saadan Grad, at Publikum paa Grund af de lidte Tab for en stor Del ganske trak sig tilbage fra Børsen, og det vil vare længe før heri sker en Forandring. Følgen heraf var igjen at Kapitalen maatte søge saa meget stærkere til det aabne Marked, især da ogsaa Industriens og Handelens Behov for Kapital er mindre paa Grund af de nedgaaende Konjunkturer. Frygten for, at den slette Høst skulde bevirke store kontante Remisser til Amerika og paa Grund deraf dyre Penge, bortfaldt, og Markedet var til sine Tider saa oversvømmet af disponible Penge, at samme endog neppe kunde placeres til de beskedneste

Satser. Delvis turde dette skyldes den Omstændighed, at det som Følge af dygtige Arbitrage-Operationer, der befordredes af Frankriges Bank, i Sommerens Løb lykkedes at trække ca. 65 Mill. Doll. Guld fra Amerika til Europa. Deraf gik siden ca. 34 Mill. Doll. tilbage, da man begyndte at remittere Betalingen for de denengang ganske betydelige Vareskibninger fra Amerika, og Resten forstærkede Pengesforraadene hos de europæiske Hovedbanker og i det aabne Marked. Delvis medvirkede vel ogsaa, at der i de sidste Maaneder af 1891 var en stor Kursstigning i amerikanske Papirer, hvorved en stor Mængde amerikanske Shares og Bonds i europæisk Besiddelse gik tilbage til Oprindelseslandet, hvorved som det syntes en stor Del af Betalingen for det amerikanske Korn blev dækket. Men medens ellers saadan Overflod paa Penge pleier at ledsages af Nedgang i Rentefoden og Udbyttet ogsaa af Effektmarkedets Papirer, hændte i 1891 det Modsatte paa Grund af Publikums Tilbageholdenhed med Anbringelsen af Penge. Forsøgte en Hypothekbank eller Kommune at faa et Laan paa Markedet, maatte den uagtet den sunkne Pengeværdi bevilge høiere Renter eller en lavere Kurs og ofte derhos forpligte sig til i mere eller mindre lang Tid at afstaa fra Retten til Konversion. I enkelte Fald udstedte Kommuner Indbydelser til Laan uden at faa Anbud. Endnu værre var det at faa Penge for Stater, der behøvede dette, og disse blev i de fleste Fald henvist til egne indre Hjælpe-midler, da de i Regelen ikke kunde opdrive Kapital i Udlandet.

En Oversigt over den efter de gjældende Kurser beregnede Rentabilitet for forskjellige Statslaan giver følgende Resultat for Aarene 1888—91: 3½ % Preussische Consols, Dato 1888, 3.40, 1889, 3.40, 1890, 3.85, 1891, 3.57, 3 % svensk Laan resp. i samme Aar 3.43, 3.36, 3.48, 3.66 %, 3 % norsk Laan 3.43, 3.37, 3.47, 3.62, 4 % østerrigske Guldrente 4.40, 4.35, 4.26, 4.31 %, 4 % ungarsk Guldrente 4.80, 4.69, 4.46, 4.52, 5 % italiensk Laan 4.54, 4.65, 4.74, 4.85, 4 % russisk Laan 4.85, 4.42, 4.17, 4.46, 3 % portugisisk Laan 4.78, 4.64, 5.37, 9.27, 4 % spansk Laan 5.61, 5.53, 5.38, 6.03, 4 % egyptisk Laan 4.97, 4.35, 4.19, 4.24, 4 % United States 2.28, 2.40, 2.60.

Jernmarkedet frembyder ikke glædelige Momenter for 1891. Tilbagegangen kunde ikke standses, paa flere betydelige Pladse viste Behovet en Afsvækkelse, vistnok grundet paa de der herskende høie Priser paa Levnetsmidler, der lamme Folkets Kjøbeevne. De væsentligste Forekomster var Mac Kinley Billens Ikrafttræden i Amerika, Afslutningen af den mellem-europæiske Toldforening og et Syndikat af engelske Warrantholdere. Mc. Kinley Tarifen skadede meget Smaajern og Hvidblik Industrien; ved Traktatforhandlingerne mellem de nævnte Stater reduceredes Forretningen i Østerrige-Ungarn, da Konsumenterne i Haab om Nedsættelse i Tolden paa Jern fra Tydskland formindskede sine Beholdninger saameget som muligt; endelig blev ved Syndikatet næsten alle Lagere i Glasgow bundet og Spekulationen i Warrants næsten standset. Hos os var Markedets Stilling allerede i Begyndelsen af Aaret flaut og forblev det til Slutningen. I Begyndelsen af Aaret noteredes Skinner 163 M. pr. Tonne, Bygnings- og Formjern 130 p. T. loco Værk, men ved Aarets Slutning 115 og 93 M. Haabet om en Bedring skuffedes, og nu ligger flere Grene af Jernindustrien brak. Dette skyldes vel for en Del Grubeforvaltningerne, der holdt Priserne paa Kul og Cokes paa en Høide, som maa ansees næsten fordærlig for Jernindustrien. Ved denne Tilstand besværedes Masovnenes allerede før vanskelige Stilling endnu mere. Ved sidst afholdte Generalforsamling af Rujernsforbundet besluttede man vel at fastholde de nuværende Priser, men man ved, at de officielle Jernprisers Fastholden kun er nominel, da meget sælges under de

officielle Noteringer. Af særlig Interesse er en Meddelelse om at man ved Forhandlingerne var enig om at Rujernforretningen besværedes meget ved at de udenlandske Høiovne fik ca. 25 % lavere Pris paa Cokes og derved var istand til at konkurrere med de rhinsk-westphalske Ovne i selve Landet. Halvfabrikater mødte under trykkede Priser ringe Kjøbelyst, og ogsaa Forretningen i Færdigfabrikater viste i Aarets Begyndelse intet glædeligt Udseende, da Konsumenterne holdt sig stærkt tilbage. Paa Valsejernmarkedet saa det ogsaa daarligt ud; Stangjernværkerne havde ondt for at konkurrere med Værkerne udenfor Foreningen, hvorved Priserne stærkt trykkedes. I de færreste Tilfælde kunde derfor de officielt af Foreningen fastsatte Priser opretholdes; tvertimod maatte man gribe til Kamppriser for at holde Marken. Mest trykket var Finblikmarkedet. Da det af flere Valseværkseiere grundede Projekt at danne en Finblikforening for at modvirke Forretningens Flauhed, mislykkedes, forøgedes Misstemningen. Nogle Værkers modstræbende Holdning bedømmes skarpt af Konkurrenterne, og naar Værkerne tro, derved at kunne undgaa Driftsindskrænkninger, som Syndikatet vilde have maattet fastsætte, vilde de snart blive skuffet. Enhver Sagkyndig ser det eneste Middel til at hæve dette Marked i at bringe det rette Forhold mellem Tilbud og Efterspørgsel ved at indskrænke Produktionen i det rigtige Forhold.

Medens de nævnte Brancher af Jernindustrien for det Meste var i en vanskelig Stilling, var Staalværkerne fordetmeste forsynet med tilstrækkelige Bestillinger; i mange Tilfælde trykkedes vistnok Priserne ved Udlandets skarpe Konkurrence. Lokomotivbygningsanstalterne har for lang Tid tilfredsstillende og lønnende Arbeide, og ogsaa Vognfabrikerne er godt beskæftiget.

Kobber var i Aaret Gjenstand for megen Spekulation, hvilket forklarer de stærke Fluktuationer. Begunstiget af de ved de politiske Forhold formindskede Tilførsler fra Chili, Indstillingen af Operationerne i Anaconda Minen og de abnormt store Leverancer i de første 4 Maaneder lykkedes det Haussespekulanterne i Juni at drive Varen op i £ 56. 10 sh.; at denne Pris kun var en forceret fremgaar af, at Ertser, der stod udenfor Spekulationen, var usædvanlig billige i Forhold til GMB Kobber. Dog skyldes dette for disses Vedkommende tildels ogsaa den forøgede Import af nordamerikansk Kobber i Blokke. At Haussekliquen til enhver Tid havde GMB Kobber ganske under sin Kontrol er sikkert, og det havde været let at arrangere en kunstig Kuaphed paa Warrants og lade Baissiererne betale dyrt; men Stillingen udnyttedes ikke paa denne Maade. I Juni kastedes pludselig store Poster forward GMB Kobber paa Markedet og man troede først paa en stærk Kontramine, men det viste sig snart, at det dreiede sig om Salg af effektiv Vare. Markedet optog villigt denne Post med nogen Prisnedgang, og med dens Ophør indtraadte strax Bedring. Men da i Oktober de nævnte Leverancer forefaldt og der samtidig meldtes Aabning af Anaconda Minen, kunde Markedet ikke modstaa disse Indflydelser, men gik stadig og stærkt tilbage, indtil i November det laveste Punkt naaedes med £ 44, senere mellem £ 47. 2. 6 og £ 44. 7. 6. Udførselen fra de forenede Stater til Europa var i 1891 50 800 Tons mod 22 500 Tons i 1890.

Paa Tinmarkedet var Fluktuationerne mindre end i de senere Aar og bevægede sig mellem £ 93. 7. 6 og £ 88. 15.

Bly steg i Aarets Begyndelse til £ 13. 7. 6. Dette var dog af meget kort Varighed og snart efter var Noteringen igjen under £ 13. Fra Oktober gik Varen stærkt ned til £ 11. 5. ved Aarets Slutning.

Zink var ganske stadig; i Begyndelsen dreves Prisen, da Tilførslerne formindskedes ved Frosten, op til £ 24, bevægede sig til Juni mellem £ 22



og 23, steg derefter til £ 23. 16. 3 og tilsidst atter £ 22. 10 som i Foraaret.

Paa Kul var som bekjendt i Begyndelsen af Aaret Nød paa Grund af vedvarende Kulde, standset Skibsfart og Umuligheden af at skaffe nok tomme Vogne paa Jernbanerne. Først i Februar blev Banedriften atter regelmæssigere, men Efterspørgselen stedse mere trængende og naaede sit Høidepunkt, da i April og Mai den delvise Streik foraarsagede store Huller i Kulproduktionen. Skibsfarten led meget af Mangel paa Kulforraad og Tilførsler, saa at enkelte Konsumenter gik til Indførsel af engelske Kul. Medens ellers i Juli og August Kulbehovet er mindre, var dette ikke Tilfældet i 1891, da alle disponible Mængder blev optaget til Dagens Priser. En Nedgang i Forretningen viste sig først i Oktober; Jernindustriens slette Gang medførte store Indskrænkninger i Brugen af Cokes og Kul; ligeledes virkede den ugunstige Sukkerhøst og indtraadt lav Vandstand lammende paa Afsætningen. En Sammenligning af Gjennemsnitspriserne paa Børsen i Essen viser for Aarene 1887, 1888, 1889, 1890 og 1891: For Gasflammekul 5.72, 6.32, 9.26, 12.36 og 11.02, Fedtkul 5.63, 6.04, 8.47, 10.72, 9.86, magre Kul 4.88, 5.30, 8.26, 11, 9.73, Gaskul 7.10, 7.52, 11.04, 13.47, 12.91, Støberikul 8.67, 10.36, 17, 22, 17, Masovnkul 7.83, 9.16, 15.72, 19.73, 13.50, Nøddekul 8.32, 10.78, 17.69, 22.61, 18, Brikets 7.30, 7.81, 11.86, 14.64, 14.25.

Kornforretningen har sjelden før frembudt saa store Fluktuationer, grundet saavel paa politiske og toldpolitiske Forholdsregler som paa Naturbøghenheder. Dumdristige Spekulanter paa den toneangivende Berliner Børs stræbte ved kunstige Midler og voldsom Indespærring af uhyre Kvanta Korn stedse at drive Priserne høiere op og i maanedsvist at holde dem paa en unaturlig Høide, indtil de, som altid, bukkede under for de uhyre Voldsoperationer. De uhyre Prisbevægelser begyndte i Marts, da det viste sig, at Sæden havde staaet sig slet om Vinteren og overalt for største Delen var at anse som tabt, saa at faktisk som Følge deraf ca.  $\frac{2}{3}$  af Vinterhveden og Rugen maatte erstattes med Sommersæd. Da hertil kom at det største Forsyningssted for Rug, Rusland, ogsaa ventede en slet Høst, gik Priserne atter springvis i Veiret og Verdensmarkedet kom i vild Bevægelse, indtil i Løbet af April Priserne naaede sit Høidepunkt og nærmede sig de udenlandske. Nu begyndte en almindelig Storm mod Tolden og eftersom der var Udsigt til Nedsættelse deraf eller ikke, vaklede Priserne op og ned, indtil først i Juni denne ophidsede Tilstand foreløbig ophørte ved den bekjendte Erklæring fra Rigskantsleren. Dog varede denne Ro ikke længe. Sommeren bragte 3 Maaneders Regnveir og Høstudsigterne blev stedse slettere. Derhos viste det sig, at vore Forraad af Hvede var næsten ganske, og af Rug ganske, udtømt, saa at under Vanskeligheden af at drage sidstnævnte Artikel ind udenfra, selv under opskruede Priser, mange Møller reducerede sin Drift til Halvdelen og foreløbig ganske maatte standse. Saaledes forløb Juli og Halydelen af August med vaklende Priser. Da kom pludselig det i Fredstid uhorste Udførselsforbud i Rusland for Rug, og alle styrtede sig uden Besindelse ind paa Markedet for at dække Behovet. At herunder Priserne maatte gaa stødvis i Veiret er klart, og i kort Tid oplevede vi den uhyre Stigning af 40—50 Mark for Rug og 30 M. for Hvede. Ruslands senere Udførselsforbud for Hvede, Havre, Mais etc. havde ikke mere den animerende Virkning; deres Indflydelse ophørte allerede efter nogle Dage uden at have stor Betydning, især da det i de sidste Maaneder stedse sikrere viste sig, at Høsten i de forenede Stater var langt større end ventet og overtraf alt hvad man hidtil havde oplevet. Betænker man, at

der i alle tyske Havnepladse og overalt i Indlandet, hvor der er Transitlagere, findes lagret enorme Masser Korn, som vente paa Afsætning, samt at der fra alle Lande, saasom Ostindien, Spanien, Tyrkiet etc. er indført store Mængder, og at Amerikas Evne til at præstere synes udtømmelig, kan det ikke forundre, at i de sidste Maaneder Tilbudet var langt større end Efterspørgselen og at Priserne stedse blev lavere.

Efter foreliggende Opgaver var Udfaldet af Hvedehøsten for Europa ca. 40 Mill. Hektoliter under Middelhøsten for 1885—90 og ca. 60 Mill. under Høsten 1890. Dette Underskud opveies dog fuldstændigt af den rige Høst i de forenede Stater, i 1891, 68 Mill. Hekt. mere end i 1890 og 60 Mill. mere end i 1885—89. Verdenshøsten i 1891 overstiger Gjennemsnittet 1885—89 med 15 Mill. Hekt. og 1890 med 18 Mill.; den var nemlig i 1891, 792 115 000 Hekt. mod 1890 774 764 000, heraf Europa 411 200 000 mod 1890 474 237 000, Tydskland 44 495 000 (1890, 43 800 000), Østerrige 14 500 000 (1890 15 515 000), Ungarn 44 950 000 (1890 54 520 000), Rusland 67 570 000 (1890 79 373 000), de forenede Stater 213 150 000 (1890 145 000 000). Gjennemsnittet for 1885—89 var i Verdenshøst 777 360 000, Europa 450 550 000, Tydskland 39 220 000, Østerrige-Ungarn 60 860 000, Rusland 84 910 000, forenede Stater 153 000 000 Hekt.

Indførselen var: af Hvede 1891 9 067 610, 1890 6 725 873, 1889 5 168 872, Rug i samme Aar resp. 8 423 225, 8 799 031 og 10 597 308, Havre 1 198 835, 1 877 167 og 2 580 040, Byg 7 260 701, 7 352 921 og 6 514 220, Mais 4 083 267, 5 619 327 og 3 146 097, Poteter 2 267 158, 987 892 og 547 588, frisk Frugt 1 203 835, 921 436 og 687 247, alt metr. Centner. Disse Opgaver udtrykke vanskelige Ernæringsbetingelser. Af Brødkorn er Indførselen af Hvede steget, af Rug faldt, hvilket forklares af den særdeles slette Verdenshøst i Rug og den gunstige i Hvede. Den samlede Indførsel af Rug og Hvede var 1891, 17 490 835, 1890, 15 524 904, 1889, 15 766 180. Altsaa er hele Indførselen af Brødkorn steget ca. 13 %. Dette er Følgen af den slette Høst, som specielt Tydskland havde i Aaret. Derhos er et andet meget ugunstigt Ernæringsssymptom at notere. Potetesindførselen var 1891 mere end dobbelt saa stor som i 1890 og over 4 dobbelt saa stor som i 1889. Endnu ugunstigere stiller sig Forholdet mellem Import og Export. Dette var i 1891, Import 2 267 158, Export 1 033 898, 1890 I. 987 892, E. 905 780, 1889 I. 547 588, E. 1 197 039. Endnu i 1889 hørte Tydskland til Potetesexportørerne, da Udførselen var 649 451 MCtr. over Indførselen. I 1890 er det Importør med Nettoindførsel 82 111 MCtr. og i 1891 naaede Nettoindførselen det enorme Tal 1 233 260 MCtr. Dette er ikke alene Følgen af Aarets slette Poteteshøst, men sandsynligvis ogsaa et Tegn paa at under de vanskelige Ernæringsforhold i 1891 en Del af Befolkningen er gaaet over fra Brød- til Potetesnæring.

For Hvede og Rug er som bekjendt Tolden fra 1 Februar 1892 nedsat fra 5 M. til 3 M. 50 pr. MCtr., hvilken Nedsættelse dog ikke er udstrakt til Rusland. Hvor vigtig netop Rusland er for Tydsklands Forsyning med Brødkorn fremgaar af en Sammenstilling af de forskjellige Staters Procentandele i Importen. Disse udgjorde for Hvede:

Import fra Rusland . . . .	1891 5 162 387,	56.8 %,	1890 3 761 616,	56 %
— - de forenede Stater —	1 446 781,	16 %,	519 886,	7.7 %
— - Østerrige-Ungarn —	750 528,	8.2 %,	1 107 256,	16.5 %

og for Rug:

Import fra Rusland . . . .	1891 6 201 844,	73.6 %,	1890 7 552 981,	86 %
— - de forenede Stater —	642 222,	7.6 %,	209 240,	2.4 %
— - Østerrige-Ungarn —	389 145,	4.6 %,	87 076,	1 %

Af denne Tabel fremgaar først, hvor ringe Hvede- og Rugimporten fra Østerrige egentlig er. Østerrige-Ungarn var før Tydskslands Kornkammer, men er det ikke mere. Dets Betydning i denne Henseende er stedse aftagende, da dets Produktion og Overskuddet deraf ikke stiger, medens Tydskslands Behov stedse tiltager. For Tiden er Rusland Hovedleverandør for Brødkorn for Tydsksland og trods Misvæxt og Udførselsforbud har det ogsaa i 1891 beholdt sin dominerende Stilling, idet Nedgangen i Rugimporten mere end opveies ved Tilvæxten i Hvedeimporten. Men ved Siden deraf vinder ogsaa de forenede Stater en altid større Betydning i Tydskslands Brødforsyning. Især har Aaret 1891 i denne Henseende været af stor Betydning; Unionens Import er selv i Hvede oversteget Østerrig-Ungarns, men endnu staar den dog meget tilbage for Ruslands. Saalænge Rusland selv ikke har nok Brødkorn maa Importen fra Unionen stedse stige. Allerede i Aarevis faar England og Frankrige sin største Import heraf fra Unionen. Den russiske Hungersnød synes kaldet til at paaskynde den dybere Indtrængen af amerikansk Korn i Mellemeuropa.

Tydskslands Melexport var 1891 1 041 865, 1890 1 162 041, 1889 1 452 480 MCtr. Dens Tilbagegang forklares af Stigningen i Landets eget Behov. For Mølleindustrien var Vaaren og Sommeren blandt de mest fluktuerende og ophidsede Tider. Forrige Høsts Forraad gik under de stedse stigende Priser for en liden Del i Hænderne paa Kornhandlere og Møllere, men for det allerreste til fremmede Grosspekulanter, der hyppig efter Behag fastsatte Kornets Værdi. I Forbindelse hermed bevægede Mølleforretningen under tilfredsstillende Melafsætning sig under lignende Prissvingninger. Gamle Melkontrakter blev, hvor der ikke var Dækning i Korn, afgjort med betydelige Tab og nye Leverancer kunde med Nytte betinges af den, som var forsynet med Korn.

Kvægimporten har især under Indflydelse af de samme tilstaaede Indførselslettelser, stærkt hævet sig, som det fremgaar af følgende Opgaver: Kjør 1891 133 527 Stkr., 1890 106 548, 1889 93 241, Tyre i samme Aar 8 369, 5 515, 4 150, Oxer 41 082, 12 044, 13 833, Ungkvæg 75 130, 58 301, 48 243, Svin 738 599, 596 811, 327 649, Grise 198 240, 235 385, 108 084. Især tiltog Svineimporten meget, mod 1889 ca. 130 %. Samtidig aftog følgende Indførselen af ferskt Kjød. Den udgjorde 1891 173 336, 1890 247 505, 1889 108 676. Samtidig var Udførselen 1891 113 824, 1890 159 703, 1889 149 532.

Faarexporten var i 1891 225 992, 1890 399 039, 1889 597 972 Stkr., og er altsaa stadig gaet tilbage.

For Sukkerindustrien stillede sidste Driftsaar sig heldigvis noget gunstigere end det forrige, (der som bekjendt atter stod tilbage for det næstforegaaende), skjønt Sukkerpriserne, der ved Begyndelsen af Roebearbeidelsen vistnok kun var lidet lavere, i de første Maaneder for det Meste viste tilbagegaaende Bevægelser. Først fra Midten af Januar blev Værdierne stadigere og naaede en Bedring, der i Marts og April steg til sit Højdepunkt, men derpaa atter gik tilbage. I Henhold til stedfundne Salg er Middelprisen for Grundlage 88 pCt. paa Magdeburger Sukkermarked 16.65 M. mod 15.50, 18.55 og 21.90 M. i de tre foregaaende Driftsaar. Gjennemsnitshøsten af Roer pr. Hektar var 1890/91 322 DCtr., 1889/90 329, 1888/89 282, 1887/88 264, 1886/87 300 DCtr. Antallet arbejdende Fabriker steg i Driftsaaret fra 401 til 406. I samlet Bearbeidelse af Roer oversteg Driftsaaret sin Forgjænger med 8 006 842 DCtr. eller 8.2 pCt. Kun i Schleswig-Holstein, Westphalen og Anhalt var en Tilbagegang, medens Tilvæxten især

kom paa Westpreussen, Posen og Mecklenburg. Efter officielle Opgaver erlagdes i det tyske Rige Afgift af 406 Fabriker for 106 233 194 DCtr. Roer i 1890/91, 401 Fabriker for 98 226 352 DCtr. 1889/90 og 396 for 78 961 830 DCtr. 1888/89. Udførselen steg ikke i Forhold til Produktionen, men var noget mindre og udgjorde i følgende Driftsaar: Septbr.—August raffineret Sukker 1890/91 2 355 915, 1889/90 2 362 935, 1888/89 1 718 355, og Raasukker 1890/91 4 932 548, 1889/90 5 011 780, 1888/89 4 119 831. Produktionen af Roesukker i Europa inklusive Rørsukkerproduktionen i Spanien og Madeira var i 1890/91 i Tydskland udtrykt i Raasukker af middels Godhed 1 331 965 Tons mod 1 266 607, 990 604 og 958 353 Tons de 3 Aar forud, Frankrigs 694 037 Tons mod i de tidligere Aar 787 989, 466 767 og 392 824; Østerrige-Ungarns i samme Tid 778 473, 753 078, 523 242 og 428 616 Tons; Ruslands 544 162, 456 711, 526 387 og 441 342 Tons; Belgiens 205 623, 221 480, 145 804 og 140 742 Tons; Hollands 61 307, 55 813, 46 040 og 39 280 Tons. Europas hele Produktion var saaledes, iberegnet Danmark, Sverige, Italien, Rumænien og Rørsukkerproduktionen i Spanien og Madeira i de tre sidste Aar Tons 3 695 568, 3 619 678 og 2 785 844.

I Sukkerraffinaderiet fortsattes Forretningen som ved Slutningen af Aaret 1890; Omsætningen var taalelig, men til lidet fordelagtige Priser, der sank under forøget Konkurrentse og Tilbud. Dette følte især i Exportforretningen, og navnlig i Handelen med Granulat og Krystaller, især fordi Produktionen heraf var stærkt tiltaget i Østerrige. Markedet overfyldtes tilsidst saaledes med raffineret Sukker, og flere Fabrikers Lagere havde saa ringe Afgang, at flere maatte indstille Driften fra midt i Sommeren til først i Oktober. Om Høsten tiltog vel Forretningen, men bedre Priser kunde endnu ikke opnaaes.

Med Hensyn til Trælasterforretningen, træffer her i Hannover Importen af Rigaer Kron- og Halvkronbord, finsk Furu og Gran, svenske 6 og 7" Gulvbord sammen med Produktionen fra Memel, Königsberg og de saakaldte polske „Stammkiefern“ fra Østpreussen, samt Kassebord og den gode Furu fra Østerrige. Derhos kommer ogsaa i Betragtning Tilbud for Bord fra Thüringen, Sachsen, Bayern, og rundt Tømmer og hugget Last fra Harzen, endelig ogsaa pitch pine Bord. Svenske Bord, Gran, samt for ganske fine Konstruktioner Furu, importeres her regelmæssig. Af Kassebord bruger Hannover som Industriby særdeles meget. Fra Thüringen, Bayern og Sachsen kommer for det meste kun svag hugget Last hid; det runde Tømmer fra Harzen er afholdt til Bjelker, da man tilskriver Harztræet stor Spænsthed. Pitch pine i Planker indføres her ikke fra Amerika, men faaes paa anden Haand fra Weser.

I det Hele var Trælasterforretningens Stilling i Hannover i forrige Aar tilfredsstillende. Bygningsvirksomheden var stedse meget livlig, saa at der i Hannover nybyggedes 343 Vaaningshuse mod 270 Aaret forud, og andre Bygninger, Stalde, Lagerhuse etc. 277 mod 213, Om- og Udvidelsesbygninger 498 mod 489 i 1890. Lignende Stigning viser sig for Provindsen. Dog paavirkedes denne Branche ugunstigt af Forretningstilstanden i det Hele og ligeoverfor Bygningsentreprenører blev man mere tilbageholdende med Kredit, hvilket medførte mange Tvangssalg, Konsumenten var meget betydelig, især i Gulv- og Tagbord af svensk Produktion, og Afsætningsfeltet derfor udvider sig stedse, om end langsomt, da man i de Distrikter, hvor det paa Grund af høie Banefragter stiller sig dyrere end indenlandsk eller galizisk Materiale, er kommet til den Anskuelse, at den ringe Prisforskjel udjævnes ved større Holdbarhed. Nedsættelsen i Indførselstolden i Tydskland turde

ikke være stor nok til at øve en stigende Virkning paa Importen; dog er de svenske Sagbrugs Stilling bedre end finske og andre, da de i de fleste Tilfælde faa sine Varer betalt med et Mertillæg af Tolddifferentsen M. 5.50.

Foruden for dette Aars Behov købte vore Importører paa Grund af de forholdsvis lave Priser meget paa Spekulation for næste Aar; denne Omstændighed og den større Konsum bevirker at Statistiken viser betydeligt høiere Tal for de for Hannover vigtigste Importpladse fra Sverige, medens der for Norge kan konstateres en liden Nedgang, nemlig for Sverige: fra Wismar 1890 25 088 Kubikmeter, 1891 35 851, Bremen 1890 43 095, 1891 48 023, Lübeck 1890 119 060, 1891 149 841 Kbm. For Norge: fra Bremen 1890 27 204, 1891 26 184 Kbm.

I Kaliindustrien var Forretningen normal. Den store for Flod- og Søfragtfarten saa særdeles vigtige Export er atter betydelig forøget; ligesaa viser den indenlandske Afsætning for det tyske Landbrugs Behov en Tilvæxt.

I Papirfabrikationen bevirkede de først tilbagegaaende Raaproduktpriser tillige en Nedgang i Fabrikatpriserne, uden at Priserne paa Fabrikatet kunde følge den i Aarets Løb stedfundne Forbedring i Raaproduktpriserne. Sidst paa Aaret herskede ved lidet rømmede Lagere yderligere synkende Priser.

I Papirvarefabrikationen kunde forrige Aars Omsætning alene naaes med de største Anstrængelser. De som Følge af Mc. Kinley Billen i Nedgang værende sachsiske Industrigebeter har væsentlig formindsket sit store Behov.

Ogsaa Sæbefabrikationen klager over samme stærke Nedgang i Prisen, der kun med Møje kunde holdes oppe ved Fabrikernes Forening. Afsætningen i haarde og bløde Husholdningssæber var i Begyndelsen god, men om Høsten gik Forretningen ganske tilbage.

Fabrikationen af Alizarin, Blyhvidt, Sago og Dextrin var i den forløbne Næringsperiode en af de ugunstigste i en Række af Aar. I Sago manglede Afsætning til Udlandet som Følge af de høje Priser ganske, og Konsumen i Inlandet var saa ringe, at i den største Del af Aaret Produktionen af denne Artikel ganske maatte indstilles. I Blyhvidt var der den største Del af Aaret normal Afsætning, men derefter indtraadte ogsaa her en saa mærkbar Standsning, at alene stærke Prisreduktioner var det eneste Middel til at beskytte Fabrikerne mod en stærkere Driftsindskrænkning.

Ultramarinforretningen har i forrige Aar bevæget sig i sundere Baner end i 1890. Selv om ogsaa Afsætningen af Ultramarin var mindre end i 1891, forblev dog derunder Produktionsmængderne i de rigtige Forhold, da ved Ophør af flere store Fabriker med anselig Produktionsevne et langt mindre Kvantum er bleven produceret end i tidligere Aar. Herved kunde ogsaa Priserne forhøies i Forhold til de stegne Priser paa Kul og Raamaterialer. Den ringere Afsætning af Ultramarin har især sin Grund i, at betydelige Mellemandlere ved Slutningen af 1890, før det store i Nürnberg grundede Aktieselskab, „Vereinigte Ultramarinfabriken“, hvori største Delen af Tydsklands Ultramarinfabriker er gaaet op i en eller anden Form, begyndte sin Virksomhed, havde dækket sig for lang Tid med Forraad, der først efterhaanden kunde finde Veien til det konsumerende Publikums Hænder. Det Tryk som laa paa Papir- og Kattuntrykbranchen, har ogsaa fremkaldt en ringere Konsum af Ultramarin, ligesom ogsaa Exportforretningen har havt at lide under ret ugunstige Forhold.

I Textilindustrien mærkedes et Sammentræf af ugunstige Forhold føleligt. Det Hannoverske Bomulds-Spinderis og -Væveris Stilling var ogsaa

i 1891 atter meget mislig. Den tilbøgegaende Konjunktur i Prisen for Raabomuld og Bomuldsfabrikater varede, og Værdiforringelsen af Lagrene af Fabrikater maatte virke meget skadeligt paa Aarsresultatet, om end paa den anden Side Resultatet af Opstillingen af nye Maskiner og de billigere Produktionsomkostninger for Fabrikater kunde hidføre en Moderation i Tabet. Den gjentagende forsøgte Opsættelse af Priserne paa Raastoffet, der naaede et tidligere uhørt Lavmaal, er hidtil stedse strandet paa stærkt ophobede gamle Forraad og Paavente af et overordentligt stort Udbytte af den nye amerikanske Høst.

I Bomuldssilkeindustrien var Forholdene her gunstigere, og det her-værende mekaniske Væveri kunde oftere forhøje sine Priser.

Jute fabrikater fulgte ikke Raastoffets Priser og Opnaaelsen af den fornødne Udjævning lykkedes først nylig ved Overenskomst mellem Producenterne saavel her som i Østerrige.

Den i vor Provinds meget blomstrende Gummifabrikation var rigelig beskæftiget; dog øvede ogsaa her paa nogle Foretagenders Udbytte de almindelig ugunstige Forhold og store Bevægelser i Raastoffe en uheldig Indflydelse, medens andre kunde bringe Dividender som i 1890 til Fordeling.

Paa Trafikvæsenets Gebet er den for Provindsen Hannover glædeligste Begivenhed, at Staten har begyndt Forarbejder til Bygning af Rhin-Weser-Elben-Kanalen. De tyske Vandveies Præstationsevne og derved deres stats-økonomiske Nytte vil tiltage paa uanet Maade, naar dette hidtil manglende Bindeled ved Forening af de nævnte Floder sammenbinder alle tyske Vandveie, Donau ikke undtaget, til et virkningsfuldt Hele.

**Bernhard Caspar.**

---

## Brüssel.

*Aarsberetning dateret 5 Marts 1892.*

Hertil ankom i Ballast fra Norge 1 Skib dr. 76 T. og fra Udlandet 2 dr. 298 T. Samtlige afgik med Ladning (Sukker) til Udlandet. Bruttofragt frcs. 10 500.

Aaret var mindre heldigt end 1890, men i det Hele har Industri, Handel og Agerbrug givet godt Udbytte. Der var nogle smaa Streiker, især blandt de bedst betalte Arbeidere. Det synes som om Lederne har tabt meget af sin Indflydelse og man kan regne paa den sunde Fornuft hos dette Lands Arbeidere. Regjeringen har i de forskjellige industrielle Centrere oprettet Beskyttelseskomiteer i Hensigt at opmuntre Sparsommeligheden hos Arbeiderne og at lette dem Kjøb og Leie af Huse til billig Pris. Denne Tanke har fundet Bifald i Frankrige, hvor man arbejder for samme Maal. Den Arbejder, der har erhvervet et Hus, er lykkeligere, mere moralsk og mere pligtro end den omflyttende Arbejder.

De Toldforandringer som Sammenslutningen af de private eller lokale Interesser have medført i Frankrige, til stor Skade for Folket, som maa betale Alt dyrere, har ogsaa forandret vore Handelsforhold til dette Land. Heldigvis har Toldgrænsen med Tydskland og Østerrige været vidt aaben og Forbindelserne med disse Lande blive meget aktive.

Forretningerne lider endel af de urolige indre Forhold; Digttere og ærgjerrige Personer have søgt at paavise at den belgiske Konstitution, der

har givet Landet 60 Aars Velvære, er for gammel og maa fornyes. De har havt saa stor Fremgang, at Spørgsmaalet ikke begrænder sig til Stemmerettens Udvidelse, der var rimelig og let at ordne, men daglig strækker sig videre.

Man tænker i visse Kredse meget paa at gjøre Brüssel til en Havn tilgjængelig for Søske af betydelig Drægtighed. Forslagsstillerne har dog ikke kunnet faa Tilslutning af Kommunerne til de betydelige Udlæg til Udvidelsen af Kanalen ved Schelde og af Havnen. Publikum synes at mene, at Udbyttet ikke vil svare til Udgifterne.

Jeg tillader mig at bemærke, at mange Personer henvende sig direkte til Konsulatet om kommercielle Oplysninger og anden Bistand. Man har imødekommet deres Ønske efter bedste Evne; men deres Breve, der før var skrevet paa Engelsk eller Fransk, er i den sidste Tid alle paa Norsk. Man maa derfor søge en Oversætter, og den eneste som kjender dette Sprog her, er ofte fraværende. Paa Grund heraf paadrages der Udgifter, som jeg hidtil selv har betalt. Hertil kommer det Uheldige ved at vise Breve til Fremmede, og endelig Ophold. Jeg tillader mig i Norskes egen Interesse at henstille til dem at skrive til Konsulaterne paa Fransk, Engelsk eller Tydsk.

G. Brugmann.

## Lübeck.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Ialt.				Brutto- fragter. Rm.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
<b>I. Ankomne:</b>									
Fra Norge til Hovedstationen . . . . .	-	-	1	279	1	279	-	-	-
” Norge til Vicekonsulsstationerne . . .	35	4 802	-	-	35	4 802	-	-	49 815
” Sverige til Hovedstationen . . . . .	9	1 846	-	-	9	1 846	-	-	19 356
” Sverige til Vicekonsulsstationerne . . .	10	1 735	-	-	10	1 735	-	-	19 113
” andre Lande til Hovedstationen . . . . .	17	6 223	-	-	17	6 223	-	-	85 762
” andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . .	62	19 210	1	46	63	19 256	-	-	349 036
Ialt	133	33 816	2	325	135	34 141	41	15 263	523 082
<b>II. Afgaaede:</b>									
Til Norge fra Hovedstationen . . . . .	-	-	7	2 099	7	2 099	-	-	-
” Norge fra Vicekonsulsstationerne . . .	4	471	48	11 059	52	11 530	-	-	2 100
” Sverige fra Hovedstationen . . . . .	-	-	6	1 328	6	1 328	-	-	-
” Sverige fra Vicekonsulsstationerne . . .	1	46	21	5 366	22	5 412	-	-	280
” andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	3	443	12	4 676	15	5 119	-	-	14 363
” andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . . .	12	2 351	21	6 386	33	8 737	-	-	350
Ialt	30	3 311	115	30 914	135	54 225	42	15 460	17 083

Af svenske Skibe ankom 1 734 dr. 332 418 Tons.

*Aarsberetning dateret 18 Februar 1892.*

Den norske Skibsfart udviser i Forhold til 1890 en Forøgelse af 4 i Antallet af Skibe og af 7 305.19 Ton i Drægtigheden.

Den norske Skibsfart paa Distriktet var i 1887 125 Skibe dr. 23 046 Tons, 1888 147 dr. 28 188 T., 1889 163 dr. 26 640 T., 1890 132 dr. 27 034 T., 1891 136 dr. 34 339 T. De optjente Bruttofragter udgjorde i samme Aar Kr. 380 534, 401 425, 395 736, 501 972, 480 156.

De forskellige Havne i Distriktet besøgte i 1891 af følgende Antal norske Skibe: Lübeck 28, Apenrade 2, Burg 3, Eckernförde 2, Ekensund 1, Flensburg 26, Hadersleben 1, Heiligenhafen 3, Holtenau 2, Itzehoe 4, Kappeln 1, Kiel 15, Neustadt 8, Rostock 30, Schleswig 4, Sonderburg 3, Wismar 3.

Forholdet mellem norske Damp- og Seilskibe var i 1891 42 Dampskibe dr. 15 461 Tons mod 94 Seilskibe dr. 18 879, 1890 36 dr. 11 892 mod 96 dr. 15 142, 1889 46 dr. 12 779 mod 117 dr. 13 862, 1888 48 dr. 10 644 mod 99 dr. 17 544, 1887 26 dr. 6 365 mod 99 dr. 16 681.

Ved Hovedstationen paamønstredes paa norske Skibe 18 og afmønstredes 14 Mand. Maanedshyrene var paa Dampskibe: For Styrmand 90—100 Kr., 1ste Maskinister 125—150 Kr., Matroser og Fyrbødere 40—45 Kr., og paa Seilskibe: For Styrmand 70—90 Kr., Bedstemænd 50—60 Kr., Matroser 45—50 Kr. og Letmatroser 35—40 Kr. Ingen Rømning anmeldtes fra norske Skibe.

De Konsulskassen tilfaldne Afgifter gik op til Kr. 10 500.25 mod Kr. 8 915.71 i 1890. Heraf for norske Skibe ved Hvst. Kr. 530.10, ved Vicekst. Kr. 816.72, for svenske ved Hvst. Kr. 5 309.80, ved Vicekst. 3 229.69.

Generalkonsulatets Adresse er Mengstrasse No. 30, aabent Kl. 10—1 Fm. samt Kl. 3—5 og 6—8 Em.

Efter den af en streng Vinter foraarsagede Stilstand, indtraadte der ud paa Vaaren mere Liv paa Træmarkedet; Beholdningerne var ved Skibsfartens Aabning temmelig oprømmede. I Midten af Marts begyndte Tilførselen fra Memel og en Maaned senere ankom de første Ladninger vankantede Bord fra det sydlige Sverige; hvorimod Skibsfarten fra Norrbotten først aabnedes mod Slutningen af Mai. I Løbet af Sommeren indskrænkedes Indførselen, men i September og Oktober indtraf paany et større Antal Trælastladninger, saa Lagrene ved Aarets Udgang var temmelig godt forsynede. Ved Samhold blandt de nordiske Trælastexportører steg Priserne lidt efter lidt til 10 à 15 % over, hvad der betaltes mod Slutningen af 1890. Paa Grund af denne Prisstigning paa saget Tømmer forlanger Memel og Königsberg til Vaaren 10 % Avance, og ved at indskrænke Afvirkningen antages ogsaa de nordiske Trælastexportører at have Udsigt til at opnaa højere Priser. Af Bord og Planker indførtes til Lübeck over 300 000 Kbm. mod 233 000 Do. i 1890, 331 000 Do. i 1889 og 312 000 Do. i 1888. Tilførselen af saget Vare var omtrent dobbelt saa stor fra Sverige som fra Finland.

Følgende Priser opgives at have raadet for firskaarne Furubord og Planker fra Gefle og Ljusne, alt pr. Std. f. o. b.: 9—11 Toms, M. 260 for I, 220 for II, 150 for III og 130 for IV; 7—8 Toms henholdsvis for I, II, III og IV, 200, 160, 120—130 og 100 M.; 6 Toms 190, 150, 110 og 90; 5 Toms 180, 140, 100 og 80. 5 Toms sagfaldende betales med 95 à 100 M. samt 4 og 4½ Toms med 90 à 95 M. Priserne paa saget Vare fra Hernøs, Söderhamn og Hudiksvall holdt sig 10—15 M. under foregaaende Noteringer for I og II samt 5—10 M. under Do. for III og IV. Usorteret Vare fra Sundsvall, Hernösand og Örnsköldsvik betingede: 9" 130—140 M., 8" 115 M., 7" 110—115 M., 6" 100—105 M., 5" 85—95 M., 4—4½"



75—85 M. Do. fra Skellefteå og Piteå: 9" 135 M., 8" 105 M., 7" 100 M., 6" 90 M., 5" 80 M., 4—4½" 75—80 M. Usorteret Gran fra Gefle—Sundswall inkl.: 9—11" 120 M., 8" 95 M., 7" 90—95 M., 6" 85 M., 5" 70—75 M., 4—4½" 70 M. Gran fra Ångermanelven, Örnköldsvik og Umeå betales 2½ à 5 M. billigere pr. Std.

Svensk Bygningsvirke var i Almindelighed noget bedre bearbejdet end i de foregaaende Aar, men Indførselen var indskrænket. ¼"—⅙" Sparrer fra Vester- og Norrbotten betingede 30—35 pf., ⅞" 35 pf. og ⅘"—⅙" Bjælker 36—40 pf., alt pr. eng. K.fod paa Afladningsstedet. For Gran bevilgedes 10 % Rabat. I Almindelighed har Priserne for Bygningsvirke holdt sig Kr. 5—7 høiere end i de foregaaende Aar. Finsk Virke, især fra Raumo, betales noget høiere end det svenske.

Af vankantede 12'×1¼" Furubord eller s. k. Valbord fra Oskarshamn og nærliggende Havne var Indførselen omtrent ligesaa stor som i 1890 og Priserne var i Almindelighed uforandrede nemlig pr. Tylvt cif: 12" 20 M., 11" 18 M., 10" 16 M., 9" 13—14 M. Usorteret: 8" 9 M., 6"—7" 6½—7 M. Vankantede 10'—13'×3" og 2" Planker samt 1½" Bord Ima betingede 1 M. 40 pf. à 1 M. 45 pf. pr. K.fod. For 2da gaves 25 % Rabat.

Firskarne Granbord, sagfaldende, fra Syd-Sverige pr. Std. f. o. b.: 9"—11" 115—125 M., 8" 100 M., 7" 95—100 M., 6" 90 M., 5" 80—85 M.

Fra Nordamerika ankom til Lübeck 2de Ladninger Pitch Pine mod en i 1890.

Importen af svensk Jern over Lübeck, som i 1890 naaede sit Høidepunkt, nemlig 142 770 metr. Ctr., gik i 1891 ned til 75 000 Do. eller kun lidt over Halvparten. Grunden til denne Nedgang maa dog udelukkende søges i de høie Transportomkostninger via Lübeck, der har tvunget Importørerne til at søge billigere Veie. Forbruget af svensk Jern og Staal, især i Kleinsmed- og Staalindustrien, tiltager stadig, og Importen, som i 1880 kun udgjorde 62 500 metr. Ctr., er siden gaaet op til det Femdobbelte. Til visse Øiemed er det svenske Jern uundværligt. I 1891 medgik der saaledes en usædvanlig stor Mængde til Tilvirkning af Agerbrugsredskaber og Værktøi bestemte til Nordamerika. Noget billigere Jernbanefragter til det vestlige Tydskland og god Kanalforbindelse med Elben vilde vistnok bevirke at Jernimporten over Lübeck forøgedes i ganske betydelig Grad. Priserne var pr. 100 Kg. inkl. Told (2 M. 50 pf.) og paa 3 Maaneders Kredit: For smedet Jern 19¾—20½ M., valset 20—21 M. og Hufnagel-eisen 21¾—22 M. Prisen paa vestfalsk Stangjern, der i 1889 som Følge af den store Bygningsvirksomhed i hele Tydskland og Stigningen i Priserne paa Malm og Kul samt Arbejds løn, gik op fra 130 til 200 M. pr. 1000 Kg. ab Værk, veg fra Marts 1890 til Aarets Slutning, paa Grund af manglende Efterspørgsel inden Landet, til 140 M. I 1891 gik Priserne yderligere ned til ca. 135 M. Med de gjældende høie Kulpriser, ansees en yderligere Nedgang for umulig uden at Værkerne arbejder med Tab.

Tilførselen af norsk Sild til Lübeck, der nu i mange Aar næsten udelukkende har fundet Sted over Hamburg, Kjøbenhavn og Stettin, indskrænkede sig i 1891 til ca. 5 000 Tdr. mod 6 500 Tdr. 1890, 7 000 i 1889 og 6 000 i 1888. Efterspørgselen efter norsk Fedsild var i den første Halvdel af Aaret saa ringe, at selv den usædvanlig indskrænkede Beholdning ikke kunde oprømmes; mindre Rester maatte senere realiseres med Tab. Sommerfangsten, der først indtraf i Midten af August, var af udmærket Kvalitet men for de bedre Mærkers Vedkommende, var Tilbudet indskrænket. Om sætningen blev nu livligere, og der erholdtes med Lethed 37 M. for KKK.

33 for KK og 29 M. for K. Den mod Slutningen af September Md. indtrufne Høstfangst siges at have været af underlegen Kvalitet og det i Lübeck og Omegn særdeles efterspurgte Mærke KKK savnedes næsten fuldstændig. Da Poteteshøstens Udfald er betydelig under et Middelsaars, er salt Sild for Næværende mindre efterspurgt og der er liden Udsigt til Forandring udover Vaaren.

Til Røgerierne i Lübeck og den nærliggende Fiskerby Schlutup ankom i Løbet af Aaret 105 471 Kasser fersk Sild mod 143 546 i 1890, 136 746 i 1889 og 77 625 i 1888. For Gøteborgsild betales i Januar 8—11½ M., i Februar 4—5¼ M., i første Halvdel af November 9—12 M., i sidste Halvdel 8—9 M. og i December 3¾—4 M., alt pr. Kasse inkl. Fragt. Varbergsild betingede i September og Oktober 2 M. 50 pf.—2 M. 70 pf. pr. Val. Importen foregaar dels for Regning af herværende Fiskerøgere med af dem befragtede Dampskibe, dels gennem danske Opkjøbere med de hollandske Baade og andre Leiligheder.

Til Rostock ankom der efter Vicekonsulens Opgave 30 ladede norske Fartøier, dr. 6 581 Tons, deraf 21 fra Norge. De fleste af de ankomne Dampskibe lossede kun en Del af sine Ladninger i Rostock og afgik med Resten til preussiske Havne. Et siden 1890 overliggende, i Havari indkommet norsk Fartøi blev kondemneret og solgt. De af norske Fartøier i Farten paa Rostock indseilede Fragter opgives til 74 502 M.

Fra Sverige indførtes i svenske Fartøier 5 734 Kbm. Bord, 152 Do. Planker, 2 107 Do. Sparrer, 125 Do. Bjælker, 7 837 Kg. ulæsket Kalk, 37 000 St. ildfast Teglsten, 1 550 St. Slibesten, 347 Tdr. Stenkulstjære, 115 000 Kg. Træmasse, 120 Kbm. Kalksten og bearbejdede Granitblokke til en Værdi af 61 864 Kr. m. m. Desuden ankom fra Sverige 1 Ladning Bord, 1 Do. Sparrer, 1 Do. Bjælker, 20 Do. hugget Sten, 7 Do. Granitblokke, 6 Do. ildfast Teglsten, 6 Do. Klinkerstene, 61 Do. Kalksten, 1 Do. Træmasse og 4 Do. fersk Sild, samt pr. Rutedampskibe Granit, fersk Sild, Kvæg, Svin, Faar, Kridt, Glas, Tjære, Jern etc.

Den direkte Import fra Norge bestod af 23 650 Hektl. Sild, 100 Do. Brisling, 52 Do. Tran, 9 800 Kg. Salt samt 6 Do. Ansjovis. Desuden ankom med 2de tyske Lastedampskibe via Kjøbenhavn 2 400 Hekt. Sild. I 1890 udgjorde Importen af Sild fra Norge 23 522 Hektl. Priserne for de 4 Mærker KKK, KK, K og M/K var resp. 30—31, 28—29, 23—24 og 16—17 M. ved Sæsonens Begyndelse, 35—37, 34—35, 28—30 og 20 M. ved Midten af samme og 34, 31—32, 24 og 14—15 M. ved Aarets Slutning, alt pr. ufortoldet Tønne. Norsk Torskelevertran betales som følger: Dampmedicintran 72 M., raa Do. 59 M., blank Tran 56 M. samt brun Do. 44 M.; alt pr. fortoldet Tønne.

Til Wismar indførtes fra Sverige med svenske og norske Fartøier 28 997 Kbm. Bord og Planker, 4 823 Do. Bjælker og Sparrer, 47 Do. Ved, 5 740 Hektl. brændt Kalk, 7 700 Ctr. Træmasse, 19 000 St. Klinkersten, 50 000 St. ildfast Teglsten, 5 166 Ctr. Kalksten m. m. Med fremmede Fartøier ankom 2 925 Kbm. Bord og Planker, 88 Do. Bjælker og Sparrer, 16 554 Ctr. Træmasse, 102 650 St. ildfast Teglsten og 21 160 Ctr. Kalk. Fra Norge importeredes 16 730 Ctr. Træmasse. I 1890 var denne Import ganske ophørt, men i 1889 gik den norske Træmasseimport op til 32 160 Ctr. og i 1888 til 47 100 Do.

Der har allerede længe været klaget over Mangel paa Plads i Wismars Havn, og særlig over at Trælast har maattet oplægges paa Steder hvor det ved Høivand var udsat for at blive vaadt. I Anledning heraf søger Myndig-

hederne at anskaffe større og bekvemmere Losnings- og Oplagspladse, der beregnes at skulle koste en Mill. Mark. Til dette Øiemed har ogsaa den meckleburgske Landdag bevilget Byen et Tilskud af 400 000 M., endskjøndt den endnu anser Byen de jure svensk og af denne Grund manglende Repræsentationsret, ligesom den aldrig før af den mecklenburg-schwerinske Stat har faaet det mindste Bidrag til almennyttige Øiemed.

Til Distriktets Havne i Schleswig-Holstein ankom med Ladning fra Sverige 800 svenske og 10 norske Fartøier.

Til Kiel ankom 328 svenske Fartøier dr. 56 397 Tons og 15 norske dr. 4 052 Tons. Dampskibene „Flora“ og „Diana“, gjorde regelmæssige Ture mellem Gøteborg og Kiel. Af de norske Skibe ankom 2 fra Norge med Træløst, 2 fra Sverige med Do. og 1 med Sten, 1 fra Finland med Træløst, 5 fra Memel med Do., 3 fra England med Kul og Koks og et fra Bangkok med Teak. Træløstimporten fra Sverige var ca. 30 % større end i 1890 og gik op til 60 326 Kbm. mod 46 443 Do.

Om den svenske Fiskimport udtaler Vicekonsulen sig som følger: Af fersk Fisk importeredes fra Sverige i 1891 2 919 450 Kg. mod 2 532 413 Do. i 1890. Takket være den regelmæssige Forbindelse med Gøteborg, der underholdtes af de 2de Dampskibe „Flora“ og „Diana“, samt de svenske Exportørers Bestræbelser for at levere virkelig god Vare, steg denne Tilførsel med 15 %. Importen bestod af ca. 2 700 000 Kg. Sild, 90 000 Do. Brisling, 50 000 Do. Aal samt 80 000 Do. Laks, Tork m. M. Fra Oktober til December, i hvilken Tid den hovedsagelige Sildeimport finder Sted, noteredes følgende Priser:

	Begyndelsen.	Midten.	Slutningen.
Oktober . . . . .	25 M.	15 M.	10—12 M.
November . . . . .	8—10 ”	10—12 ”	5—8 ”
December . . . . .	4—5 ”	4—5 ”	4—5 ”

For Garnsild varierede Priserne mellem 10 og 25 M., for Brisling mellem 15 og 40 M. Samtlige Noteringer gjælder pr. Kasse paa 4½ Kubf., indeholdende 100 à 120 Kg. netto og indpakket (ca. 2 M. pr. Kasse). Aal betingede 50 à 70 pf. pr. ₤.

Importen fra Sverige af salt Fisk — hovedsagelig Ansjovis — er ubetydelig, og opgives til kun 4 375 Kg. for 1891 mod 8 380 Kg. i 1890.

Fra Norge fandt ingen Isimport Sted i 1891; derimod udskibedes til Norge nogle Partier Hvedemel fra den baltiske Dampmølle i Neumühlen nær Kiel.

Fiskimporten fra Sverige sker næsten udelukkende med de 2de ovennævnte Dampskibe „Flora“ og „Diana“, der i 1891 desuden medbragte 398 200 Kg. Papir og Træmasse, 519 040 Do. Fyrstikker og forskjelligt andet Gods. Uagtet de ere bekvemt indrettede, er det dog hidtil ikke lykkedes de nævnte Dampskibe i betydeligere Grad at trække til sig Passagertrafikken.

Importen af Gadesten opgives til 12 770 980 Kg. og af Teglsten til 924 600 St.

Til Holt en an ankom fra Sverige 3 016 Kbm. Sparrer og Bjælker, 119 Do. Sveller, 8 630 Do. Bord og Planker samt Ved, Gadestene, hugget Granit m. m. Fra Norge indførtes Sleepers og hugget Sten. Af norske Fartøier ankom 1 Dampskib med Stenkul fra Cardiff og et Seilskib med Bord fra Viborg.

Flensburg besøgte af 115 svenske Fartøier dr. 16 635 Tons og 26 norske dr. 9 180 Tons. De af de norske Fartøier indseilede Fragter udgjorde 208 927 M. mod 313 386 M. i 1890. Fra Sverige indførtes 12 549 Kbm. Bord og Planker, 2 759 Do. Bjælker og Sparrer, hugget Sten til en Værdi af ca. 6 000 Kr., 44 500 Kg. gammelt Metal, 102 000 Kg. Jern og 830 St. Slibestene. Fra Norge ankom 2 svenske Fartøier med 157 Tons Træmasse og af norske Fartøier 2 med 166 000 Kg. gammelt Metal, 1 med Træmasse og 1 med Bord. Desuden ankom 4 norske Fartøier fra forskellige Østersøhavne med Sleepers, 2 fra Frankrige med Klid og Korn, 9 fra England, hvoraf 3 med Salt, et med Skifer, 3 med Stenkul, 1 med Palme-kjærner og 1 med Jern, 1 fra Antwerpen med Klid, 1 fra Rangoon med Ris og 5 fra Nordamerika med Petroleum.

Til Ekernförde indførtes fra Sverige ca. 92 000 Kubf. Bord og 46 000 Do. Sparrer, 300 Tons Brosten og ca. 50 Kbf. Kalksten. Af fersk Sild indførtes 67 000 Kubf. til en Værdi af ca. 50 000 Mk., mod 250 000 Kubf. i 1890.

Til Cappeln kom fra Sverige 11 Fartøier med Trælaster; et norsk Fartøj ankom fra England med Stenkul.

Til Schleswig ankom fra Sverige 12 svenske og 2 norske Fartøier med Trælaster samt 5 svenske med Gadesten. Fra Norge ankom et norsk Fartøj med Bord.

Til Sonderburg indførtes fra Sverige 1 747 Kbm. Bord, 609 Do. Sparrer og Bjælker, 142 Do. Lægter, 120 Do. Planker m. m. Havnen besøgte af 3 norske Dampskibe, hvoraf 1 med Klid, 1 med Hvede og 1 med Kul.

Til Apenrade indførtes fra Sverige 9 217 Kbm. Bord og Planker, 3 093 Do. Bjælker og Sparrer, 100 000 St. Tagspaan, samt 338 Kbm. Trappe- og Gadesten. Fra skotsk Kulhavn ankom 1 norsk Dampskib og fra engelsk Do. 1 Seilskib.

Til Hadersleben indførtes fra Sverige Bord og Planker og fra Norge Træmasse. 1 norsk Dampskib medbragte Oliekager fra Riga.

Til Rendsburg ankom fra Sverige 6 223 Tylvter Bord, 1 554 St. Sparrer, 10 000 St. Tagspaan, 80 Kbm. og 60 000 Kg. Granit, 6 550 Kubf. Bord og 2 522 Ctm. Svovlkis. Fra Norge indførtes 3 400 Ctr. Apatit. Paa Grund af Bygningsvirksomheden ved den nye Kanal var Passagen gennem Eiderkanalen baade omstændeligere og dyrere. Vicekonsulen bemærker, at Mangelen paa for Eiderkanalen passende Fartøier paa 100 à 125 Tons og 3 Meters Dybgaende tiltager, da flere saadanne ikke bygges, og at den til Rendsburg bestemte Trælaster derfor sædvanlig omlastes i Lægtere ved Holtenau. Man haaber imidlertid, at Nord-Ostsee Kanalen allerede til Sommeren 1895 vil blive færdigbygget, og da vil Rendsburgs Havn faa en Dybde af  $5\frac{1}{2}$  Meter. Bygningen af Slusen ved Rendsburg, der er bestemt til at forbinde Nord-Ostsee Kanalen med Unter-Eider, paabegyndtes Sommeren 1891 og antoges at blive færdig inden Slutningen af 1892. Det er endnu uafgjort om Jernbanen ved Rendsburg kommer til at passere Kanalen over en bevægelig eller fast Bro. I sidste Tilfælde vil der behøves kolossale og yderst kostbare Volde forat muliggjøre en Brygge af 42 Meters Høide over Vandfladen, under hvilken de største Fartøier kunde passere.

Til Burg paa Fehmern indførtes fra Sverige 2 348 Tdr. Kalk, 532 Kbm. Bord og 224 Do. Sparrer m. m. Fra engelske Kulhavne ankom 3 norske Seilfartøier.

Til Neustadt importeredes fra Sverige ca. 200 Kbm. Bjælker, 239 Kbm. og 2 377 St. Sparrer, 2 350 St. Bord, 103 Do. Planker m. m. 3 norske

Fartøier bragte Bord og Sparrer fra Sverige samt 1 Do. Stav fra Norge, 4 ankom med Stenkul fra engelske Havne.

Til Itzehoe ankom fra Norge 4 norske og 8 fremmede Fartøier med Stav. Fra Sverige indførtes Sten, Stav og Bord. Der udførtes til Norge 6 Ladninger Cement.

At svenske Fartøier aldeles ikke, og norske kun i ringere Grad deltog i Skibsfarten paa Itzehoe, havde vel for en Del sin Grund deri, at den Alsenske Cementfabrik har indkjøbt 4 Seilfartøier, ved hvilke Importen af Stav hovedsagelig sker.

De Forhaabninger man i Slutningen af 1890 nærrede om Fragternes Forbedring, gik ikke i Opfyldelse i det sidstforløbne Aar — uagtet Fragterne paa enkelte Ruter viste nogen Stigning —, og Klagerne over de utilfredsstillende Resultater af Rederibedriften er desværre i de fleste Tilfælde altfor berettigede. Hovedsagen til Fragtmarkedets trykkede Stilling ligger som bekendt i Engelskmændenes Stræben efter at undertrykke Konkurrencen fra andre Hold.

Paa Lübeck var Skibsfarten stængt paa Grund af Is i næsten hele Januar Maaned f. A.; siden har den været uhindret til Aarets Slutning. I Kiel, Wismar og Rostock var Isforholdene omtrent de samme som i Lübeck.

For Trælast gjaldt følgende Fragtsatser in full pr. St.: Fra Gefle til Sundswall inkl. 22—23 M., fra Hernøsand 23—24 M., for Dampskibe 24—25 M.

Fra Piteå og Skellefteå for Sparrer og Bjelker  $4\frac{1}{2}$ — $5\frac{1}{4}$  Kr. in full for  $31\frac{1}{2}$  Kubf.

Fra det sydlige Sverige varierede Priserne fra 16 til 22 M. pr. St.

Fra Petersburg og Kronstadt betales 22—24 M. og fra Memel 21—22 M.

I den livligste Del af Sæsonen var Raterne undtagelsesvis noget højere, men da Trælastbeholdningerne i Sverige og Finland udover Høsten begyndte at rømmes, veg Fragterne mod Sædvane paa denne Aarstid, og mange Fartøier maatte lægge op i Mangel af Sysselsættelse. Kulfragterne fra Storbritannien, som begyndte med 4 sh. 3 d, steg efterhaanden til 5 sh. 3 d à 6 sh. 3 d pr. 1 000 Kg.

For Petroleum fra Filadelfia: 2 sh.  $7\frac{1}{2}$  d pr. 40 Gallons.

Ildfast Tegl fra Hasle (Bornholm) 11—12 M. pr. 1 000 St.

Til Flensburg betales for Ris fra Ostindien 38 sh. 9 d pr. Ton; for Petroleum fra nordamerikanske Havne 2 sh. 6 d à 3 sh. 4 d pr. 40 Gallons; for Bord fra Christiania 20—22 Kr. pr. Std., fra Oskarshamn 10—12 Øre pr. Kubf., fra Kalmar  $8\frac{1}{2}$  Øre pr. Do.; for Sparrer fra Piteå  $4\frac{1}{2}$  à  $5\frac{3}{4}$  Kr. pr.  $31\frac{1}{2}$  Kubf.; fra Nederkalix  $5$ — $5\frac{3}{4}$  Kr. pr. Do. samt fra Dantzig 13 pf. pr. Kubf.

Særlig for Dampskibe paa Østersøen gjaldt følgende Fragter: for Jern fra Stockholm 7—9 Kr., ifølge Aarsakkord  $5$ — $6\frac{1}{2}$  Kr., fra Norrköping, Öfverum og Vestervik  $4\frac{1}{2}$ —6 M., fra Gefle 6—7 M. og fra Gøteborg 6.30—7 Kr. alt in full pr. 1 000 Kg.

For Spiger fra Norrköping 35 pf. og 5 % pr. svensk Centner.

For Jernkanoner fra Gøteborg 2 M. in full pr. Kasse.

For Fyrstikker fra Kalmar og Norrköping Kr. 1.25—1.50 in full pr. Kasse, ifølge Aarsakkord 50 Øre pr. 100 Kg.

For Spaankurve fra Malmø Kr. 1.00 in full pr. 50 Kg.

For fersk Sild fra Marstrand og Gøteborg Kr. 1.33—Kr. 2 in full pr. Kasse, fra Malmø Kr. 1.20.

For Granit fra Varberg 45 Øre in full pr. 50 Kg., fra Gøteborg 50 Øre samt fra Vestervik 50 Øre pr. Do.

For Tyttebær 3 Øre pr. Kande med 10 %.

For Træmasse fra Halmstad Kr. 1 pr. 1000 Kg.

For Svin fra Helsingborg  $4\frac{1}{3}$  Kr. pr. Stk.

For Svinelever og saltede Tarme fra Gøteborg Kr. 2 og fra Helsingborg Kr. 1.30 pr. 50 Kg.

Lloyds Redegjørelse for Virksomheden paa de engelske Skibsværfter i de tre sidste Maaneder af forrige Aar indeholder adskillige mærkelige Talopgaver. Det fremgaar af samme, at Skibsbygningsindustrien i Storbritannien er i stadig Udvikling. Den 31te December 1890 stod der under Bygning Fartøier med en samlet Drægtighed af 734 000 Tons, hvorimod den samme Drægtighed den 31te December sidstleden opgaves at være 793 913 Tons eller 8 % mere. Mærkværdigt nok skyldes Forøgelsen næsten udelukkende Bygningen af Seilfartøier. Det synes næsten som om disse for Alvor vil konkurrere med Dampskibene. I 1887 var af alle de under Bygning værende Fartøier kun 9 % Seilere, men ved Slutningen af forrige Aar var Forholdet steget til 25 %. Forat spare Driftsomkostninger bestilles fortrinsvis større Seilfartøier; Gjennemsnitsdrægtigheden er steget fra ikke fuldt 1 000 Tons i 1881 til henved 1 500 Tons. Omtrent tre Fjerdedele af de under Bygning værende Fartøier — eller 600 000 Tons af 793 000 — er bestemt for Storbritannien. Til de britiske Kolonier gaar 18 000 Tons, til Tyskland 16 000, til Rusland 12 000 og til Grækenland ligeledes 12 000 Tons. I de tyske Østersøhavne har man næsten ophørt at bygge Seilfartøier og de aarligen ved Skibbrud o. s. v. udgaaende, erstattes kun for en liden Del ved Fartøier, der indkjøbes fra Udlandet til overordentlig lave Priser. Grunden til denne paafaldende Ulighed mellem Storbritannien og de tyske Østersøhavne maa søges deri, at Farten paa Østersøen er farligere og vanskeligere end paa Atlanterhavet og det stille Hav. Paa Østersøen bereder ikke blot Veirforholdene men ogsaa de trange Farvande mange Vanskeligheder. Paa længere Reiser og til Transport af billigere og mere voluminøse Stapelartikler ansees Seilskibe at have et afgjort Fortrin. De i England for tysk Regning byggede Seilfartøier skal være næsten udelukkende bestemte for Hamburg og Bremen. Denne sidste Stad sysselsætter endel Seilskibe i den ostindiske Ristrade. Lübeck har 31 Skruedampskibe, der for det meste gaar paa Østersøen. Tvende af dem, drægtige henholdsvis 231 og 259 Registertons, har nu i flere Aar været befragtede paa Kysterne af Kina og de hollandske Kolonier i Ostindien. Østersøen befares ikke længere af nogen Seiler fra Lübeck. Derimod seiler fremdeles under Hansestadens Flag 7 Seilfartøier med en samlet Drægtighed af 3 128 Tons, der anvendes hovedsagelig i kinesisk Kystfart, og for hvilke en i Amoy bosat tysk Kjøbmand er Hovedreder.

Ifølge officielle Opgaver ankom til Lübeck i 1891 1 582 Dampskibe dr. 1 288 435 Kbm. og 927 Seilskibe dr. 260 577 Kbm., hvoraf svenske 38 % af den hele Drægtighed. I 1890 ankom 1 563 Dampskibe dr. 1 230 328 Kbm. og 820 Seilskibe dr. 216 528 Kbm. Af de i 1891 ankomne Fartøier var 1 089 tyske, 811 svenske, 275 russiske, 269 danske, 31 engelske, 27 norske og 7 hollandske. Efter Drægtigheden indtager det svenske Flag den første Rang, uagtet det efter Antallet er det andet.

**Leonard Åkerblom.**

## Livorno.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Lire.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
<b>I. Ankomne.</b>									
Fra Norge til Hovedstationen . . . . .	3	1 094	-	-	3	1 094	-	-	4 550
„ Norge til Vicekonsulsstationerne . . . . .	17	6 847	-	-	17	6 847	-	-	30 085
„ andre Lande til Hovedstationen . . . . .	15	11 242	-	-	15	11 242	-	-	} ca 148 000
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . . . .	3	3 879	-	-	3	3 879	-	-	
<b>Ialt</b>	<b>38</b>	<b>23 062</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>38</b>	<b>23 062</b>	<b>37</b>	<b>22 948</b>	<b>ca. 183 535</b>
<b>II. Afgaaede.</b>									
Til andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	11	4 740	8	7 750	19	12 490	-	-	£ 135
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . . . . .	13	5 987	7	4 739	20	10 726	-	-	-
<b>Ialt</b>	<b>24</b>	<b>10 727</b>	<b>15</b>	<b>12 489</b>	<b>39</b>	<b>23 216</b>	<b>37</b>	<b>22 948</b>	

Af svenske Skibe ankom 2 dr. 1 135 Tons.

Erlagt Konsulatafgift af norske Skibe ved Hvdst. Lire 934. 33, ved Vicekst. L. 644.22, hvoraf tilfaldt Konsulen L. 322.11. Af svenske Skibe ved Hvdst. L. 100.10. Ialt tilfaldt Konsulen L. 1 356.54. Expeditionsafgifter af norske Exp. L. 12.50, af svenske L. 11.60.

*Aarsberetning dateret 28de Februar 1892.*

Fragtsatserne. De udgaaede Fragter fra Livorno have vedværet at holde sig lave, som Følge af den store Dampskibs Konkurrence. Til England betingedes 10 à 25 sh. stg. pr. Ton Marmor, og for Stykgods 15 à 30 sh. stg. pr. Ton af 1 000 Kilos. Til Østersøen fra 25 à 30 sh. pr. Ton for Marmor, og 30 à 40 sh. stg. for let Gods. Til Nordamerika pr. Seilskib, betales for Marmor Blokke og Plader  $\$ 4\frac{1}{2}$  pr. Ton, og for Klude  $\$ 3$  pr. Ton af 1 000 Kilos; pr. Damper for Marmor 25 sh. stg. pr. Ton. for Lumpen 22 sh. 6 d, for Sæbe 30 sh. og for Olivenolie i Fade 40 sh. pr. 1 000 Kilos brutto Vægt.

Den direkte Forbindelse med de svenske Havne og Distriktet, som var til i de forløbne Aar ved den svenske Lloyds Dampskibe, er nu desværre ophørt, og det er meget beklageligt.

Indførselen fra Norge til Distriktet bestod som almindelig, hovedsageligen af Klip- og Rundfisk. Hertil importeredes ca. 175 000 Kilos Klipfisk i Baller, hvis gennemsnitlig Indkjøbspris var £ 65 à 72 pr. 100 Kilos, og igjen solgtes £ 10 mere pr. 100 Kilos; derved opstod Tab, thi £ 10 ere neppe tilstrækkelig for at dække Tolden, Losningsomkostninger,

Disconto, Mæglercourtage o. s. v. Til Vicekonsulsstationen i Civitavecchia kom fra Bergen 862 Tons Klipfisk, hvis Middelpriis var £ 62 pr. 100 Kilos ufortoldet. Af Rundfisk indførtes til Livorno dels direkte fra Norge og dels over Genua, Hamburg etc. omtrent 60 à 70 000 Kilos, som betaltes „Cif.“ £ 75 á 90 pr. 100 Kilos, og detailleredes med Tab, til £ 10 mere, som forud anmærket.

Den store Tilførsel af Klipfisk fra Newfoundland, af presset Sild, „Pilchards“, fra Cornwall, røget Sild fra Yarmouth, samt pressede Sardiner fra Spanien og andre Fiskesorter har naturligvis virket ufordelagtigt paa Prisen af den norske Fisk.

Fra Hamburg ankommer hertil fra Tid til anden mindre Partier af Tran i Fade, men disse anføres ikke paa Toldboden som norsk Vare.

Sverige. Desværre maa jeg bemærke, at Handelen og Skibsfarten mellem Sverige og Livornos Konsulsdistrikt, have i de senere Aar, men især i det afvigte, gaaet meget tilbage. Af svenske Produkter indførtes hertil kun tvende Ladninger fra Hernøsand, 1 med svensk Fartøi og 1 med Fremmed, tilsammen 317 Standards. Forbruget af svensk Trælast er meget aftaget under Løbet af forrige Aar. De ovenomtalte 2 Ladninger vurderes til en Pris af £ 50 à 53 pr. Tylvt „Cif“ Livorno. Detailprisen for Furu-planker noteres med £ 60 à 66 pr. Dusin 3, 9,  $\times$  14 Fods. Af Bjelker fra Østersøen i 1891 var ingen Tilførsel. Triesterbjelker sælges £ 46 à 47 pr. Meter. Fra Sverige fandtes ingen Ankomster af Beg og Tjære; derimod ankom hertil fra Archangel 1 080 Tdr. Beg, hvis gennemsnitlig Pris var £ 18 pr. 100 Kilos, samt 143 Tdr. Tjære à £ 28 pr. Td., og fra Wasa 1 041 Tdr. Tjære, som forhandlede à £ 35 pr. Td.

Til de forenede Riger udføres herfra via Hull og Kjøbenhavn følgende italienske Produkter: Laurbærblade, Succade, Marmor, Pimsten, Hirsefrø, Ris, Olivenolie, Ricinusolie o. s. v.

Handelen i Livorno er nu meget tilbagegaaet; foruden den almindelige Krise som hersker overalt, har dertil ogsaa bidraget de store Fallitter som her fandt Sted i forrige Aar.

Vexelkursen den 30te December 1891: Hamburg 3/m £ 124. 75. pr. 100 M $\mathcal{K}$ ., London 3/m £ 25. 60. pr. Pund Stg., Paris a Sigt £ 102. 45. pr. 100 Francs.

Rundfisk og Klipfisk indført til Livorno 1891: Rundfisk: Marts 4, Dpsk. Calypso Hull 100 Baller, 6 April Do. Neapel, Hamburg 2 B, 19 Juli Do. Malaga, Hamburg 86 B, 1 Septbr. Do. Marseille, Do., 100 B, 11 Septbr. Do. Genua, Do. 5 B, Do. Palmaria, Neapel 20 B, Do. Sicilia, Genua, 1 B, Do. Tirreno, Do. 3 B, Do. Do. 2 B, Do. India, Do. 2 B, Do. Tirreno, Do. 2 B, Do. Malaga, Hamburg, 162 B, Do. Calypso, Hull, 50 B.

Klipfisk: 6 April, Dampskib Livorno Hamburg 312 Baller (à 50 Kg.), Do. Aalesund, Bergen 500 Do., Do. Espana, Do., 400 Do., Do. Concordia, Hamburg, 500 Do., Genua, Do. 5 B.

Ialt Rundfisk 535 B, Klipfisk 1 717 B. Til Vicekonsulsstationen Civita Vecchia 862 Tons, ca B. 8 620. Ialt Klipfisk ca. B 10 337.

**Harald Kield Stub.**



## Piræus.

*Aarsberetning dateret 29de Februar 1892.*

Fra fremmede Lande ankom med Ladning til Hovedstationen 2 norske Skibe dr. 1 498 Tons og til Vicekonsulaterne med Ladning 9 dr. 3 639 T. og i Ballast 19 dr. 8 044 Tons, ialt 30 dr. 13 181 T. Der afgik fra Hvst. i Ballast 2 dr. 1 498 T. og fra Vicekonsulaterne med Ladning 26 dr. 10 917 T. og i Ballast 2 dr. 766 T. Ialt 30 dr. 13 181 T., alle Dampskibe. Bruttofragter for ankomne ved Hvst. Kr. 11 765, ved Vicek. 15 400, tils. Kr. 27 165, for afgaaede Kr. 133 638.

Af svenske Skibe ankom 4 dr. 2 250 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hvst. Kr. 95.13, ved Vicek. Kr. 667.10, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 333.55, af svenske ved Hvst. Kr. 35.34, ved Vicek. Kr. 76.80, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 38.40. Ialt tilfaldt Konsulen Kr. 502.32.

I min Beretning fra ifjor meddelte jeg, at takket være mine Bestræbelser havde jeg kunnet indføre Trælast fra de forenede Riger til Grækenland, hvor man havde begyndt at efterspørge det og at foretrække det, især for Gulve, og at jeg haabede definitivt at indføre det. I Virkeligheden er de Handlende bleven saa stærkt paavirket af mine Skridt, at de, da en stor Del af Bygmestrene kom til mit Oplag for at købe Trælast, som de foretrak for alt Andet, blev nødt til at give efter, træde i Forhandling med mig og købe den Ladning der var ankommet til mig i November 1891 samt give mig en ny Bestilling til Østersøens Aabning. Derhos har en Handlende faaet sig tilsendt en Ladning direkte fra Sverige. Trælast fra de forenede Riger er saaledes definitivt indført i Grækenland, men jeg beklager at maatte meddele, at hidtil har de expederede Ladninger alene indeholdt svensk Trælast, da ingen af de aarlige Rapporter, som jeg har sendt Indredepartementet, er bleven taget i Betragtning af D'Hrr norske Trælastexpeditører, ligesom Ingen af de Vedkommende, til hvem jeg herom har henvendt mig, har villet hjælpe mig til at gjøre min Pligt ligesaavel overfor Norge, hvilket ikke vilde være vanskeligt, især hvis en eventuel Dampskibslinie derfra paa Middelhavet vilde etablere et Agentur her i Piræus, og fremfor alt, hvis et saadant Agentur blev betroet til den Person, der blev angivet af Stedets Konsul. Isaafald vilde ikke alene Trælast, men ogsaa alle andre Produkter fra Norge blive indført i Grækenland.

**M. N. Rodocanachi.**

---

## Antigua (Læøerne).

*Aarsberetning dateret 16de Februar 1892.*

I Ballast ankom hertil fra fremmed Havn et norsk Skib dr. 327 Tons, hvilket afgik til fremmed Havn i Ballast. Kun faa norske og svenske Skibe besøgte Øerne i 1891.

Ved en særskilt Konvention med de forenede Stater og alle de britiske vestindiske Kolonier, vil mange Artikler blive indført toldfrit fra Amerika,

og alt Sukker og Sirup gaa frit ind til de forenede Stater. Jeg vedlægger en ny Tarif udvisende Forandringerne, og som tilstaar andre Nationer samme Forrettigheder. Denne Tarif traadte i Kraft 1ste Februar 1892.

Næsten alle Seilskibe er drevet ud af vore Havne af engelske Dampskibe, men hvis passende Skibe kom for at søge Fragter for Amerika mellem Maanederne April og Oktober, vilde de faa Sysselsættelse, da der iaar vil blive skibet ca. 40—50 000 Tons Sukker og 30 000 Puncheons Sirup fra Læøerne til New York.

I det forløbne Aar har Sundhedstilstanden paa alle Læøer været god. I Aar agtes St. John's Havn opmudret for at lette dybtgaaende Skibe Lastning og Losning vod Kaierne.

Frugtavlen opmuntres meget, da gode Markeder findes i Amerika og England.

En stor Del Spruce Bord benyttes i Høsttiden til at tilslaa Sukkerfade; de sælges her for ca. \$ 16 pr. 1 000  $\square$  Fod af 1 Tommes Tykkelse, og White Pine for \$ 20. Endel Fyrstikker fabrikeret i Norge og Sverige, indføres hertil fra England.

Sidste Folketælling udviste en Befolkning for Læøerne af 127 723. Indførselen i 1891 var £ 451 760.

**F. Melchertson.**

Den af Konsulen indsendte Toldtarif indeholder bl. A. følgende Satser: For Øl pr. Dusin Quarts 1 sh. 6 d, Fyrstikker pr. Gros 3 d, Smør 100 lbs. 10 sh., Ost pr. Do. 4 sh. 6 d, tørret og røget Fisk pr. Cwt. 1 sh. 6 d, nedlagt Lax, Makrel og Sild m. M. pr. barrel, ikke over 200 lbs. henholdsvis 8 sh., 2 sh., 3 sh. 6 d, Tøndebaand pr. 1 200 8 sh. 4 d, Pitch pine, White pine og Spruce pr. 1 000 Fod superficial measure, 1 Tommes Tykkelse 8 sh. 4 d, Stav pr. 1 000 5 sh. 2 $\frac{1}{2}$  d, Bord til Sukkerfade (shooks), hver 3 d. Alle i Tarifen ikke særskilt nævnte Artikler 10 % af Værdien.

Frigivne er bl. A. følgende Artikler: Vogne, Karrer etc. til almindelig Kjøring og Agerbrug, ikke Luxus, Æg, Fisk, fersk eller paa Is, hermetiske Østers og Lax, alle Slags Fiskeapparater, færdige Træhuse, Agerdyrkningsredskaber, Tryk- og Pakpapier, Harpix, Tjære, Beg, alle Slags Materialier til Skibsbyggeri, undtagen Reb og Tougværk, Tapeter, Maskiner for Agerbrug m. M.

---

## Washington.

*Aarsberetning dateret 27 Februar 1892.*

Den 1ste Juli 1891 blev Vicekonsulaterne ved Atlanterhavet og den mexikanske Golf henlagt under Konsulatet i New York, og Rubriken Søfart vil saaledes selvfølgelig for Fremtiden have at udgaa af dette Generalkonsulatets Aarsberetning. Ligesaa lidt ville Opgaver over den direkte Vareudvexling mellem de forenede Riger og de forenede Stater her finde sin

rette Plads, eftersom de amerikanske Havne, hvortil Indførselen sker, høre til et andet Distrikt. Med Hensyn til Handel tror man derfor at burde indskrænke sig til en Gjengivelse af de Opgaver, som forekomme i Centralregjeringens Offentliggjørelser betræffende Landets Handel i det Store taget.

Det bør her bemærkes, at den ovenantydede Indskrænkning af dette Konsulatsdistrikt ikke tillige har havt nogen indskrænkende Indflydelse paa Virksomheden ved dette Embede; tværtimod, de afgaaende officielle Skrivelsers Antal var i 1891 betydeligere end under noget foregaaende Aar, nemlig tilsammen 1 775; i Aarene 1890 og 1889 udgjorde de henholdsvis 1 583 og 1 488.

Opgaverne over Ind- og Udførsel i 1891 burde have en usædvanligt stor handelspolitisk Betydning, da deres Ziffre maatte formodes at godtgjøre Virkningen af den meget omtalte protektionistiske Toldtarif af 1890, som traadte ikraft den 1ste Oktober samme Aar, men hvis Følger vel især burde vist sig under 1891. Naar det i det Følgende vil paavises, at Værdien af de importerede Varemængder under 1891 var høiere end for 1890 Aars Vedkommende, skulde man altsaa, som ogsaa det nye Tarifsystems Tilhængere have gjort, give denne Tarif Æren derfor. Denne Slutning vilde imidlertid formentlig være forhastet; Resultatet af Aarets Vareimport beviser nemlig kun Lidet med Hensyn til Tariffens Virkninger, idet et andet saa betydeligt Moment er kommet til, at dettes Indflydelse antagelig har været aldeles overveiende; der sigtes nemlig her til det overordentligt gode Aar, som Agerbruget, Landets Hovednæring har havt i 1891; det har været officielt angivet, at den rige Grøde og de høie Priser har givet Landet, i Forhold til det foregaaende Aar, en Merindtægt af 700 Mill. Dollars. Endskjøndt dette Beløb nærmest er kommet Landbruget tilgode, have dog de gunstige Konjunkturer spredt sine Virkninger til de andre økonomiske Omraader og saaledes ogsaa bl. A. til Kommunikationsvæsenet, hvilket sidste hertilands er Gjenstand for udelukkende privat Foretagsomhed. Det er klart, at under saadanne Forhold har Befolkningens Kjøbeevne været saa meget større end under foregaaende Aar, og naar Fortjenesten er saa god, som den har været i 1891, spørges der ikke efter, om den importerede Gjenstand koster nogle Cents mere eller mindre. Det formenes saaledes, at Importværdien for 1891 ikke engang tilnærmelsesvis afgiver noget Kriterium for Toldtariffens Indflydelse paa Indførselen.

Det bør her strax bemærkes, at de gunstige Forhold for Landmanden have været af dobbelt Beskaffenhed; først har nemlig Aaret været saa frugtbart, at Jordens Afkastning har været rigere end nogensinde før; og for det Andet have Priserne været høiere end i foregaaende Aar. Prisens Høide har været foraarsaget af Misvæxten i saa mange af Europas Lande.

Om man sammenligner Priserne for 1891 og 1889, i hvilket sidste Aar Kornhøsten var næsten ligesaa betydelig, har man i det førstnævnte en Farmpris — altsaa Pris før Afskibning og uden Tillæg af Transportomkostninger — for Hvede af 84 cents mod 70 i 1889, for Mais 40 c. mod 28 og for Byg 31 c. mod 23 i 1889, alt pr. bushel. Værdien af al indhøstet Hvede var saaledes i 1891 513 Mill. Doll. mod 342 i 1889, af Mais 836 mod 598 og af Byg 232 Mill. Doll. mod 172 i 1889.

For de tre Kornsorters Vedkommende var Værdien i 1891 tilsammen 1 582 Mill. Doll. mod 1 112 i 1889.

Følgende Tabel vil give sammenlignende Oversigt over det indhøstede Kvantum:

	Mais.	Hvede.	Byg.
1891 . .	2 060 Mill. bushels,	612 Mill. bushels,	738 Mill. Bushels
1890 . .	1 890 - —	399 - —	523 - —
1889 . .	2 112 - —	490 - —	751 - —
1888 . .	1 988 - —	415 - —	701 - —
1887 . .	1 456 - —	456 - —	659 - —

I denne Forbindelse kan anføres, at Kvæg og i det Hele taget Husdyrbeholdningen under Aaret tiltog i betydelig Grad. Værdien af Arbejdsheste i Landet antoges saaledes at være 65 Mill. Doll. højere end ved Udgangen af 1890. For Hornkvægs, Faars og Svins Vedkommende er Værdierne tiltagne med henholdsvis 31, 8 og 31 Mill. Doll. Af Jernbaner byggedes der 4 100 Mill. i 1891 mod 5 700 i 1890. Produktionen af Støbejern anslaaes til 9 Mill. Tons mod 10 307 000 i 1890, af Staal-skiner til 1 250 000 mod 2 091 000 i 1890. Petroleumproduktionen var i 1891 34 Mill. bushels mod 29 Mill. i 1890, Kulproduktionen 40 Mill. Tons mod 36 Mill.

Den Bomuldshøst, som kom paa Markedet i 1891, var 1 340 000 Baller betydeligere end under det foregaaende Aar. Priserne gik ogsaa ned til det laveste Punkt, som de i de sidste 40 Aar har naaet; medens Prisen for Producenten i 1889 og 1890 udgjorde 8.6 cents, var den i 1891 7.3 cents.

De Fallitter, som indtraf i 1891, havde tilsammenlagte Passiva af 189 Mill. Doll., eller nøjagtigt samme Beløb som for det foregaaende Aars Vedkommende.

Den stærke Guldexport under Aaret vakte adskillig Opmærksomhed. Fra Februar til Juli exporteredes for omtrent 73 Mill. Da Kornexporten begyndte i August, kom dog selvfølgelig en Del heraf tilbage, nemlig indtil Udgangen af December ialt 35 Mill.

Værdien af den samlede Import under Kalenderaaret 1891 anslaaes til 828 Mill. Doll. mod 823 i 1890. De toldfrie og de toldbare Artikler fordele sig paa dette Beløb med henholdsvis 429 og 399 Mill. Den betydeligste Del af Varerne — nemlig for 598 Mill. — indførtes, som sædvanligt, i udenlandske Dampskibe.

De vigtigste Indførselsartikler vare: Sukker, hvoraf Indførselsværdien gik op til 111 Mill. Doll., Kaffe 110, Uld og Uldvarer 53, Silkevarer 33, Bomuldvarer 27, Huder 26, Raasilke 24, Guttaperka 18, The 14, Kemikalier 14, Frugt 12, Tobak 11 og Vin 9 Mill. Doll.

De vigtigste Udførselsartikler vare: Bomuld 6 Mill. Baller til Værdi af 277 Mill. Doll. mod 5 Mill. Ball., V. 254 Mill. Doll. i 1890, Hvede 130 Mill. bushels, V. 133 mod 49 Mill. bush., V. 42 Mill. Doll., Hvedemel 13 Mill. barrels, V. 65 mod 11 Mill. barrels, V. 52 Mill. Doll., Mais 30 Mill. bush., V. 19 mod 86 Mill. bush., V. 37 Mill. Doll., Byg 5 Mill. bush., V. 2 mod 12 Mill. bush., V. 4 Mill. Doll. i 1890.

Af alle Kornsorter tilsammen udførtes der i 1891 til en Værdi af 233 Mill. Doll. mod 142 Mill. i det foregaaende Aar.

Af levende Kvæg udførtes der 330 000 Stk. til Værdi af 28 Mill. Doll. Frisk Oxekjød udførtes for 16 Mill. Doll., Flæsk 36, Svinefedt 31, Petro-

leum 41, Jern- og Staalarbeider 27, Træ og Trævarer 25, Tobaksblade 20 og Lædervarer 13 Mill. Doll.

Værdien af den samlede Export anslaaes til 957 Mill. Doll. mod 846 i 1890.

Mellem de forskjellige Næringer fordeler dette Beløb sig saaledes: Landbrug 730 Mill. Doll., Fabriker 169; Skovprodukter 27, Bjergværksprodukter 21, Fiskerier 6 og Diverse 4 Mill. Doll.

De Lande, hvortil den udførte Hvede afskibedes, vare: Storbritannien 53 Mill. bush. mod 34 i 1890, Frankrig 42 mod 5 i 1890, Tyskland 4 mod Intet i 1890 og andre Lande i Europa 25 Mill. bush. mod 7 i 1890.

Af Lande, hvortil Bomulden udførtes, kan mærkes: Storbritannien til Værdi af 171 Mill. Doll., Tyskland 43, Frankrig 26 og andre Lande i Europa 31 Mill. Doll.

---

Der ankom i 1891 591 000 Emigranter mod 490 000 i 1890.

Disse fordeler sig saaledes paa de forskjellige Nationaliteter: Tyskland 123 000, Storbritannien 121 000, Rusland 73 000, Østerrige-Ungarn 71 000, Italien 68 000, Norge og Sverige tilsammen 52 000, Polen (der er opført for sig selv) 31 000, Danmark 10 000, Schweitz 7 000, Frankrig 6 000 og Holland 5 000.

Uagtet den strenge Lov, som i 1890 vedtoges for at indskrænke Indvandringen, er denne altsaa under Aaret stegen med 100 000 Individer i Forhold til det foregaaende Aar. Der er megen Tale om en yderligere Skjærpelse af Indvandringsloven. Saaledes foreslaar Finantsministeren i sin Aarsrapport, at der ved Lov skal fordres en officiel eller konsular Attest for hver Emigrant om, at han ikke hører til de udelukkede Klasser. Man har ogsaa seet Forslag om, at enhver Indvandrer skal udrede et større Beløb, f. Ex. 500 Doll., for at faa Adgang til Landet. De Bestræbelser, som gjøres for at hemme Indvandringen, ere navnlig rettede mod visse Nationaliteter, om hvilke der paastaas, at de ikke passe for de amerikanske Forhold, og at de hovedsagelig forøge Forbrydernes Antal og fylde Fængslerne. Det er imidlertid vanskeligt at finde en for Alle anvendelig Formel, som kan udelukke nogle Nationaliteter, men lader de „ønskelige“ Emigranter, hvortil de norske og svenske høre, komme ind. Den nu samlede Kongres har endnu ikke udtalt sig i Sagen.

---

De Beløb, som gjennem dette Generalkonsulat under Aarets Løb ere blevne opkrævede og hjemsendte til Fordel for Nordmænd eller Svensker, udgjør tilsammen Kr. 65 045, heraf sendtes til Norge Kr. 15 546 og til Sverige Kr. 49 499.

---

Kontoret, hvis Adresse er 2 011 Q Street, holdes aabent fra 11—4.

---

Erlagte Konsulatafgifter i 1891: Af norske Skibe Kr. 5 189.25, af svenske 466.87, ialt Kr. 5 656.12, hvoraf tilfaldt Generalkonsulen Kr. 2 828.06

**A. Grip.**

---

## Danzig.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hoved- stationen . . . . .	3	617	3	2 841	6	3 458	-	-	2 756
„ Sverige til Hoved- stationen . . . . .	2	128	4	746	6	874	-	-	507
„ andre Lande til Ho- vedstationen . . . . .	30	13 736	26	6 745	56	20 451	-	-	217 204
Ialt	35	14 481	33	10 362	68	24 783	47	14 638	220 467
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hoved- stationen . . . . .	21	4 176	1	1 135	22	5 311	-	-	34 649
„ Sverige fra Hoved- stationen . . . . .	1	210	5	1 994	6	2 204	-	-	1 387
„ andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	37	15 891	3	1 367	40	17 258	-	-	-
Ialt	59	20 277	9	4 496	68	24 773	47	14 638	36 036

Erlagte Konsulatafgifter Kr. 1 555.54.

Af svenske Skibe ankom 152 dr. 33 443 Tons.

I Nødhavn ankom 1 Skib dr. 193 Tons.

*Aarsberetning dateret 9de Marts 1892.*

Antallet af ankomne norske Fartøier i 1891 var 68, med en Drægtighed af 24 773 Tons, mod 55 Fartøier med en Drægtighed af 15 345 Tons i 1890, og af ankomne svenske Fartøier 152, med en Drægtighed af 33 443 Tons, mod 171 Fartøier med en Drægtighed af 34 100 Tons i 1890. Den norske Skibsfarts Stigning er en Følge af den større Import af Petroleum fra Amerika — desforuden ankom 3 store Bergens-Dampskibe for at indtage Ladninger af Træ til Afrika.

Alle Nationers Skibsfart paa Danzig:

Indkomne Skibe: Norske 68 dr. 24 773 Reg-Tons, svenske 152, 33 443, danske 254, 61 384, tyske 1 047, 325 614, engelske 247, 169 184, hollandske 55, 21 559, russiske 10, 2 907, ialt 1 833, dr. 538 864 Reg. Tons, hvoraf Dampskibe: norske 47 dr. 14 638 Reg. Tons, svenske 131, 31 007, danske 119, 51 354, tyske 648, 246 733, engelske 221, 166 052, hollandske 37, 19 728, russiske 2, 634, ialt 1 205 dr. 530 146 Reg. Tons.

Danzigs Handelsflaade udgjorde ved Slutten af 1891 — foruden Kyst- og Flodfartøier — 41 Seilskibe og 29 Dampskibe dr. 34 505 Reg. Tons, i Begyndelsen af 1891 derimod 43 Seil- og 28 Dampskibe. To Dampskibe nybyggedes, et Damp- og et Seilskib solgtes og et Seilskib ansees tabt. Under Bygning paa herværende Værfter er 1 Dampskib og 1 Staalseilskib — desforuden flere Flod- og Kystfartøier.

Fragterne var i 1891 gennemsnitlig: London, Furubjelker 9 sh. 6 d pr. Load, Sunderland, Chocks 7 sh. 6 d, Do. Egetræs-Plancons 9 sh. 6 d, Hartlepool, Furusleepers 7 sh., Kings Lynn, Furubjelker 9 sh., Grimsby Do. 9 sh., Gloucester, Egetræs Planker 16 sh. 6 d, Southampton, Furubjelker 10 sh., Newport, Furusleepers 6 sh., Queensborough, Furubjelker 9 sh. 6 d, Birkenhead, kort Furutømmer 10 sh., Rouen, Egetræs Bord frcs. 32+15 % pr. 80 gml. frsk. Kb.fod, Dieppe, Egetræs Bord fr. 35+15 % pr. Do., Bordeaux, Furubjelker fr. 29+15 % pr. Do., St. Nazaire, Furubjelker, fr. 27+15 % pr. Do., Ostende, halvrunde Egesleepers 9 shill. % pr. Load, Kjøbenhavn, Furubjelker 14 pf. pr. Kbfd., Aarhus, halve Furusleepers 11 pf. pr. Do., Rendsborg, Furutømmer 20 pf. pr. Do., Papenburg, Furutømmer 18 M. pr. 80 Kbf., Trelleborg, Aarhus og Kallundborg, Klid 45—55 pf. pr. Centner, Svendborg og Malmø, Korn 12 M. pr. 2 500 Kilo, Kjøbenhavn og Stockholm, Korn 12—16 M. pr. Do., Kristiania, Øst-Norge og Vest-Sverige, Korn M. 16—18 pr. Do., Vest-Norge indtil Bergen, Korn M. 17—19 pr. Do., Trondhjem, Korn M. 19—24 pr. Do., Hull, Sukker 9 sh. pr. 1 000 Kilo, London, Sukker 10 sh. 6 d pr. Do., Greenock, Sukker 8 sh. pr. Do., Dünkirchen, Melasse 14 frcs. pr. Do.

Handelen var i Aaret 1891 meget ugunstig og gav i det Store og Heletaget kun traurige Resultater. Mest har Danzigs første Handelsbranche — Kornet nemlig — lidt, thi flere Omstændigheder, som bragte Forretningen Uheld, traf sammen. De ugunstige Indhøstninger i 1890—1891 har i første Linie bidraget til at forringe Tilførselen af Korn og Omsætningen, og det i en saadan Grad, at den samlede Export for Aarene 1890 og 1891 er mer end Halvparten mindre end ellers i normale Aar. Ogsaa det i 1891 permanent svævende Spørgsmaal angaaende Nedsættelsen af Tolden paa Korn virkede foruroligende og lammede Foretagelseslysten. I August bragte det russiske Udførselsforbud for Rug og i November det for Hvede og andre Kornsorter, efter heftige Bevægelser, en Hæmmelse af Forretningen, som senere gik over til en fuldstændig Stilstand. I September indførtes af den tyske Regjering de saakaldte Jernbane „Staffeltariffer“ fra Øst- til Midt- og Vest-Tyskland til Fordel for Godsbesidderne i Øst og Konsumenterne i Vest. Enhedsatsene i disse Tariffer blive gradvis, jo større Distancen er, desto mindre. Herved gjøres ikke alene Exportforretningen, men ogsaa Søfarten fra Danzigs Havn, store Afbræk, thi Jernbanefragterne fra Øst-Tyskland til Rhinen er før lavere end Søfragterne til Vest-Tyskland via Rotterdam.

Den tysk-østerrigske Handelstraktat træffer forsaavidt Danzig som at Nedsættelsen af Tolden paa Korn — ca. 20—30 % — endnu ikke er udstrakt til Rusland, hvad foreløbig — paa Grund af den russiske Grændses Spærring — ikke er af nogen Betydning, men senere, hvis denne Differentialtold bibeholdes, kan have slemme Følger for den herværende Kornhandel.

Høsten var i 1891 for Rugens Vedkommende meget utilfredsstillende — kun ca. 60—70 % af en Middelhøst. Hvede og Sommerkorn opviser derimod et tilfredsstillende Resultat. Poteterne mislykkedes og gav neppe 60 % af en Middelhøst.

Priserne var for de vigtigste Kornsorter :

Hvede: 1 Januar M. 150 pr. 1 000 Kil., transito frit ombord, 1 April 172, 1 Juni 192, 1 August 185, 1 Septbr. 185, 1 Oktbr. 177 og 31 Decbr. M. 190.

Rug: 1 Januar M. 116, 1 April 128, 1 Juni 165, 1 August 164, 1 Septbr. 188, 1 Oktbr. 193 og 31 Decbr. M. 189, alt pr. 1 000 Kil. transito frit ombord.

Byg var ca. 30—40 M. dyrere end i forrige Aar, og kostede Foderbyg: 1 Januar M. 103, 1 Juli 119 og 31 Decbr. M. 143, alt pr. 1 000 Kil. transito frit ombord.

Maltbyg: 1 Januar M. 133, 1 Juli 153 og 31 Decbr. M. 168, alt pr. 1 000 Kil. transito frit ombord.

Kogeerter: 1 Januar M. 123 og 31 Decbr. 168 pr. 1 000 Kil. transito frit ombord.

Fodererter: 1 Januar M. 108 og 31 Decbr. 143 pr. 1 000 Kil. transito frit ombord.

Havre: 1 Januar M. 88 og 31 Decbr. 128 pr. 1 000 Kil. transito frit ombord.

Vikker: 1 Januar M. 100 og 31 December 108 pr. 1 000 Kil. transito frit ombord.

Raps: 1 Januar M. 238 og 31 Decbr. 223 pr. 1 000 Kil. transito frit ombord.

Rapskager: 1 Januar M. 12.20 og 31 Decbr. 13.40 pr. 1 000 Kil. transito frit ombord.

Hvedeklid: 1 Januar M. 8.80, 1 Juli 9.40 og 31 Decbr. M. 14.20, alt pr. 1 000 Kil. transito frit ombord.

#### Kornexporten udgjorde, angivet i Tons à 1 000 Kilo.

Aar.	Hvede.	Rug.	Byg.	Bælgfrugter.	Oliesæd.	Di-verse.	Total.
1891 . . . .	48 342	11 765	4 152	12 704	3 700	611	81 274
1890 . . . .	49 677	7 393	9 220	2 343	7 031	114	75 778
1889 . . . .	111 807	12 882	20 627	8 442	8 379	—	162 137
1888 . . . .	158 388	36 200	53 448	27 140	17 297	60	292 533
1887 . . . .	97 766	18 723	21 113	11 927	10 965	2	160 492
1886 . . . .	105 766	30 178	12 649	12 649	3 659	—	156 084

#### Lagerbeholdningerne pr. 31 December var:

Aar.	Hvede.	Rug.	Byg.	Havre.	Bælgfrugter.	Oliesæd.	Total.
1891 . . . .	16 676	9 948	1 358	197	1 082	958	30 219
1890 . . . .	13 326	2 067	2 367	95	1 902	1 360	21 126
1889 . . . .	15 488	2 183	1 386	22	933	495	20 507
1888 . . . .	37 349	9 520	7 141	105	1 614	861	56 590

Trælasterforretningen var, hvad Furubjelker angaar, tiltrods for de ringe Tilførsler træg og maatte Priserne tilsidst give efter for Kjøberne. Derimod var Egetræs Bjelker og Planker i stærk Efterspørgsel og kunde de temmelig høje Priser saaledes ogsaa holde sig for disse Artikler. I Jernbanesveller var Forretningen hele Aaret igjennem ret livlig — paa Grund af det store Behov —, især i Tyskland steg Priserne betydeligt, saavel for Egesom Furusveller.

Der betales for: Furubjelker: Januar M. 0.85—1.40, Juli 0.80—1.30, Decbr. 0.75—1.25, alt pr. rhinsk Kb.fod, Egetræs Bjelker: Januar M. 2.00—2.40, Juli 2.00—2.40, Decbr. 2.00—2.40, alt pr. rhinsk Kb.fod, Furusveller: Januar M. 1.30—2.05, Juli 1.35—2.05, Decbr. 1.40—2.20, alt pr. Stk., Egesveller: Januar M. 2.30—4.40, Juli 2.50—4.60, Decbr. 2.80—5.00, alt pr. Stk., Egetræs Plancons: Januar M. 2.00—2.40, Decbr. 2.00—2.40, alt pr. rhinsk Kb.fod.



Exporten af Træløst var i Kubikmeter:

Aar.	Furu- bjelker.	Furu- sveller.	Ege- Bjelker & Planker.	Ege- sveller.	Ege- stav.	Diverse.	Total.
1891 . . .	109 037	85 858	19 424	56 033	7 221	71 121	348 694
1890 . . .	106 436	96 601	40 043	45 785	9 848	30 808	329 521
1889 . . .	119 715	73 219	21 643	53 846	13 558	28 000	309 981

Exporten af Raasukker var meget større end ifjor, nemlig 115 980 Tons mod 85 716 i 1890.

Priserne var stigende og der betaltes i Januar M. 12.30, Marts 13.40, Juni 13.10, Oktbr. 12.80 og Decbr. M. 14.20, alt for Rendement 88 % incl. Sæk transito frit ombord.

Lagerbeholdningerne var den 31te December 1891 19 248 Centner mod 38 495 i 1890.

For contingenteret Spiritus var Priserne: 1 Januar M. 45.25 loco, 1 April 48.50, 1 Juli 51.00, 1 Oktbr. 49.50 og 31 Decbr. 48.00.

Den norsk-svenske Handel paa Danzig. Fra Norge indførtes: saltede Sild 242 Tdr., Brølagingssten 850 Tons à 1 000 Kil.

Fra Sverige indførtes i Tons à 1 000 Kil.: Kalksten ca. 915 Tons, Granit raa og bearbejdet 869, Feldspath 218, ildfast Sten 1 381, Brølagingssten 14 089, fersk Sild i Kasser 1 308, salt Sild 1 484 (eller 9 895 Tdr. à 150 Kil.), ialt 20 264 Tons.

For de fra Norge & Sverige indførte Artikler betaltes: saltede norske Sild M. 18.00—40.00 pr. Td. franco her efter Kvalitet, saltet svensk Sild M. 12.00—14.00 pr. Do., Kalksten M. 0.70—0.71 pr. 100 Kil. franco her, Brølagingssten M. 7.00—8.00 pr. □meter à 400—500 Kil., Granitheller M. 10.00 pr. □meter à 400 Kil., Kantsten M. 3.70—4.20 pr. løbende Meter, raa Granitblokker M. 30.00 pr. Kbm., bearbejdede Do. M. 120—130 pr. Do.

Udførselen til Norge var: Hvede 1 320 Tons, Rug 4 296, Byg 1 320, Erter 565, Vikker 100, Rapssæd 430, Hvedemel 353, Potetesmel 28, ialt 8 412 Tons, alt à 1 000 Kil, og desforuden 190 Meterfavne Eggestav.

Udførselen til Sverige var: Hvede 10 704 Tons, Rug 4 499, Raps-sæd 300, Hampsæd 3, Rapskager 2 800, Hvedekliid 299, Raa-Sukker 1 350, Benmel 3, Spiritus 1 488, Saltsyre 41, Tagpap 7, ialt 21 404 Tons, à 1 000 Kil.

De herværende industrielle Anlæg har i det Hele givet ugunstige Resultater. En stor Potetesmel-, Sirup & Sukkerfabrik maatte paa Grund af Mangel af Raaprodukter, aldeles indstille sin Virksomhed. Det herværende Sukkerraffineri har havt en Underballance af 6 %, derimod gav Danziger Oliemøllen 12 % Dividende. Filialet for Elbings Skibsværft F. Schichan kom i Løbet af Sommeren i Drift.

Newfahrwassers Havnekanal bygges ca. 6 Meter bredere og til Sommeren opføres et nyt Fyrtaarn med elektrisk Lys. Havnens Dybde er uforandret.

I Løbet af 1892 skal ogsaa Arbejdet med den nye Fiskehavn paa Halvøen Hela sættes i Gang.

Elbing. I 1891 indkom fra Søen 48 Skibe, med en samlet Drægtighed af 2 880 Reg Tons, hvoriblandt dog intet norsk eller svensk Skib.

Fra Limhamn indførtes direkte ca. 200 Tons Kalksten.

Til Norge udførtes, via Danzig, 100 Tons Mel.

Af sødygtige Skibe byggedes i 1891: 1 Cisterneskip, 2 Torpedo-Divisionsbaade, 3 Torpedobaade og 4 Dampskibe.

P. Weiss.  
fung.

## Berlin.

*Aarsberetning dateret 11te Marts 1892.*

Det forløbne Aar viser paa alle Forretningslivets Omraader en formindsket Virksomhed, hvorhos for Tydskslands Industri en ikke ringe Indfyldelse af den saakaldte Mac Kinley Bill har gjort sig gjældende. Ved denne bliver den hidtil særdeles betydelige Export, især fra de sachsiske Fabrikdistrikter, til Nordamerika, umuliggjort. Hvor ugunstigt det forløbne Aar har stillet sig sammenholdt med det foregaaende viser sig bedst af følgende officielle Gjennemsnitspriser dels paa Konsumtionsartikler dels Industrivarer, i Oktober: Hvede pr. Ton 1891 M. 226.55, 1890 M. 195.32, Rug pr. Do. i samme Aar 236.22 og 167.34, Byg 180 og 174.98, Havre 168 og 115.46, Sprit pr. 100 Liter 71.45 og 56.89, Raasukker pr. 100 Kg. 34.84 og 34.01, Javakaffe pr. Do. 225.50 og 271.83, Bomuld 88.87 og 114.17, Uld 270 og 287.75, Raasilke 1 Kg. 43 og 54, Bomuldsgarn I, Do. 4.22 og 4.81, Bly pr. 100 Kg. 25.25 og 27.17, Kobber pr. Do. 116 og 129.75, Jern pr. Ton 52 og 93.02, Petroleum (Fotogen) pr. 100 Kg. 12.15 og 13.27.

Heraf fremgaar tydelig den Prisstigning, som er indtraadt for Nødvendighedsartikler, medens Prisen paa adskillige Industrivarer er sunket, hvilket paa sin Side har havt til Følge en formindsket Konsumtion hos Befolkningens store Masse. Hertil kom paa Fondsmarkedet en Reaktion mod dets Overløsselse med udenlandske, ofte tvivlsomme Værdipapirer og med en unaturlig Spekulation med deraf følgende opdrevene Kurser. Emissionsaffærene, som i de sidste Aar har blomstret og tilladt de store Bankinstituter at uddele høje Dividender, laa i det forløbne Aar næsten ganske nede eller indskrænkede sig til Afviklinger af før indgaaede Forbindelser, saavidt dette var muligt. Desuagtet var de store ledende Banker hersteds trods betydelige Afskrivninger istand til at give gode Uddelinger, som det fremgaar af Følgende: Die Reichsbank, Kapital 120 Millioner, Udbytte 1891, 7.55 %, 1890 8.81 %, 1889 7 %. Disconto Commandit Gesellschaft, Kapital 75 Mill., Udbytte i samme Aar 8 %, 11 % og 14 %. Deutsche Bank, Kapital 75 Mill., Udbytte resp. 9 %, 10 % og 10 %, Darmstädter Bank, Kapital 80 Mill., Udbytte  $5\frac{1}{4}$  %, 9 % og  $10\frac{1}{2}$  %. Berliner Handels Gesellschaft, Kapital 65 Mill., Udbytte  $7\frac{1}{2}$  %,  $9\frac{1}{2}$  % og 12 %. Dresdner Bank, Kapital 60 Mill., Udbytte 7 %, 10 % og 11 %. Nationalbank f. Deutschland, Kapital 36 Mill., Udbytte  $6\frac{1}{2}$  %, 9 % og 10  $\frac{0}{10}$ . Mitteldtsche Credit Bank, Kapital 30 Mill., Udbytte 5  $\frac{0}{10}$ , 6  $\frac{9}{10}$  og 7  $\frac{0}{10}$ . Deutsche Genossensch. Bank, Kapital 21 Mill., Udbytte 6  $\frac{0}{10}$ , 7  $\frac{0}{10}$  og 8  $\frac{0}{10}$ .

Disse Resultater vidne afgjort til Berlinerbankernes Fordel og viser, at de store Instituter paa Pladsen trods de foregaaende Aars lønnende Emissionsaffærer, dog har været forsigtige nok til ikke at binde for store Summer fast i disse, men har forstaaet at holde sig inden tilbørlige Grændser for at have Kapital ledig til sædvanlige Laane- og Vexelaffærer.

Den officielle Bankdiskonto, som ved Aarets Begyndelse var  $5\frac{1}{2}$   $\frac{0}{10}$ , undergik følgende Forandringer i Aarets Løb: Til  $12\frac{1}{1}$   $5\frac{1}{2}$   $\frac{0}{10}$ , fra  $12\frac{1}{1}$  —  $3\frac{1}{2}$  4  $\frac{0}{10}$ , fra  $3\frac{1}{2}$  —  $13\frac{1}{2}$   $3\frac{1}{2}$   $\frac{0}{10}$ , fra  $13\frac{1}{2}$  —  $15\frac{1}{5}$  3  $\frac{0}{10}$ , fra  $15\frac{1}{5}$  —  $31\frac{1}{12}$  4  $\frac{0}{10}$ , udvisende en Middeldiskontosats af ca. 3.78  $\frac{0}{10}$  i Aaret. Til Sammenligning kan meddeles, at Bankdiskontoen paa andre Børspladse i samme Tid udgjorde: Paris, 3  $\frac{0}{10}$  hele Aaret, London  $2\frac{1}{1}$  —  $7\frac{1}{5}$  5  $\frac{0}{10}$ ,  $8\frac{1}{1}$  —  $21\frac{1}{1}$  4  $\frac{0}{10}$ ,  $22\frac{1}{1}$  —  $28\frac{1}{1}$   $3\frac{1}{2}$   $\frac{0}{10}$ ,  $29\frac{1}{1}$  —  $17\frac{1}{4}$  3  $\frac{0}{10}$ ,  $18\frac{1}{4}$  —  $6\frac{1}{5}$   $3\frac{1}{2}$   $\frac{0}{10}$ ,  $7\frac{1}{5}$  —  $13\frac{1}{5}$  4  $\frac{0}{10}$ ,  $14\frac{1}{5}$  —  $4\frac{1}{6}$  5  $\frac{0}{10}$ ,  $5\frac{1}{6}$  —  $18\frac{1}{6}$  4  $\frac{0}{10}$ ,  $19\frac{1}{6}$  —  $2\frac{1}{7}$  3  $\frac{0}{10}$ ,  $3\frac{1}{7}$  —  $28\frac{1}{9}$   $2\frac{1}{2}$   $\frac{0}{10}$ ,  $29\frac{1}{9}$  —  $28\frac{1}{10}$

3  $\frac{0}{0}$ ,  $\frac{29}{10}$ — $\frac{9}{12}$  4  $\frac{0}{0}$ ,  $\frac{10}{12}$ — $\frac{31}{12}$  3 $\frac{1}{2}$   $\frac{0}{0}$ , Wien  $\frac{2}{1}$ — $\frac{8}{1}$  5 $\frac{1}{2}$   $\frac{0}{0}$ ,  $\frac{9}{1}$ — $\frac{3}{2}$  4 $\frac{1}{2}$   $\frac{0}{0}$ ,  $\frac{4}{2}$ — $\frac{4}{9}$  4  $\frac{0}{0}$ ,  $\frac{5}{9}$ — $\frac{31}{12}$  5  $\frac{0}{0}$ , St. Petersburg  $\frac{2}{1}$ — $\frac{21}{2}$  5  $\frac{0}{0}$ ,  $\frac{23}{2}$ — $\frac{20}{10}$  4 $\frac{1}{2}$   $\frac{0}{0}$ ,  $\frac{21}{10}$ — $\frac{30}{10}$  5  $\frac{0}{0}$ ,  $\frac{31}{10}$ — $\frac{31}{12}$  6  $\frac{0}{0}$ , Amsterdam  $\frac{2}{1}$ — $\frac{21}{1}$  4 $\frac{1}{2}$   $\frac{0}{0}$ ,  $\frac{22}{1}$ — $\frac{27}{1}$  4  $\frac{0}{0}$ ,  $\frac{28}{1}$ — $\frac{9}{2}$  3 $\frac{1}{2}$   $\frac{0}{0}$ ,  $\frac{10}{2}$ — $\frac{31}{12}$  3  $\frac{0}{0}$ , skandinaviske Pladse  $\frac{2}{1}$ — $\frac{21}{5}$  6  $\frac{0}{0}$ ,  $\frac{22}{5}$ — $\frac{31}{12}$  5  $\frac{0}{0}$ .

Privatdiskontoen, der i Aaret holdt sig paa et lavt Standpunkt, var høiest 4.25  $\frac{0}{0}$  i Januar, lavest 2.375  $\frac{0}{0}$  i Februar og Marts og udgjorde i Gjennemsnit for Aarets Kvartaler: I 2.78  $\frac{0}{0}$ , II 2.93  $\frac{0}{0}$ , III 3.27  $\frac{0}{0}$ , IV ca. 2.66  $\frac{0}{0}$ . Heraf kan man slutte sig til en forholdsvis stor Kapitaltilgang uden samtidig lønnende Anvendelse derfor. Kaster vi et Blik paa den skandinaviske Valutas Stilling i Aaret, finder vi følgende Kurser: For Sedler høiest 112.95 i Juli, lavest 111.60 i Novbr. For Vexler (10 Dages) høiest 112.40 i Mai og Juni, lavest 111.25 i Novbr.

For de norske og svenske Stats- og andre Værdipapirer som noteres paa herværende Børs, stillede Kurserne sig saaledes: For svenske: Svenske 3 $\frac{1}{2}$   $\frac{0}{0}$  Statslaan af 1886: høiest 96  $\frac{0}{0}$  i April, lavest 93  $\frac{0}{0}$  i Decbr., svenske 3 $\frac{1}{2}$   $\frac{0}{0}$  Statslaan af 1890, høiest 95  $\frac{0}{0}$  i Marts og April, lavest 90  $\frac{0}{0}$  i August, svenske 3  $\frac{0}{0}$  Statslaan af 1888, høiest 87.30 i Januar og Februar, lavest 81.60 i Oktbr., den svenske Stats 10 Thalers Obligationer, høiest M. 86.50 i August, lavest M. 81 i Novbr., Sveriges alm. Hyp. Banks 4 $\frac{1}{2}$   $\frac{0}{0}$  Obl. af 1879, høiest 103.30  $\frac{0}{0}$  i Januar og Decbr., lavest 100.90  $\frac{0}{0}$  i August, Sveriges alm. Hyp. Banks 4  $\frac{0}{0}$  Obl. af 1878, høiest 101.75  $\frac{0}{0}$  i Januar, lavest 99  $\frac{0}{0}$  i Septbr., Almäna Hypothekskassan för Sveriges Städer 4 $\frac{1}{2}$   $\frac{0}{0}$  Obl. af 1883, høiest 102.50  $\frac{0}{0}$  i Febr., lavest 100.25  $\frac{0}{0}$  i Septbr., Stockholms Hypothekskassa 4 $\frac{1}{2}$   $\frac{0}{0}$  Obl. af 1884/85, høiest 102.75 i Januar, lavest 100.20  $\frac{0}{0}$  i August og Septbr., Stockholms Hypothekskassas 4  $\frac{0}{0}$  Obl. af 1886, høiest 100.50 i Februar, lavest 95.75  $\frac{0}{0}$  i Novbr., Stockholms Hypothekskassas 4  $\frac{0}{0}$  Obl. af 1887, høiest 100.50  $\frac{0}{0}$  i Febr., lavest 95.75  $\frac{0}{0}$  i Novbr., Stockholms Stads 4  $\frac{0}{0}$  Laan af 1880, høiest 100.75  $\frac{0}{0}$  i Januar, lavest 98  $\frac{0}{0}$  i Septbr., Stockholms Stads 4  $\frac{0}{0}$  Laan af 1885, høiest 100.75  $\frac{0}{0}$  i Januar, lavest 98  $\frac{0}{0}$  i Septbr. og Oktbr., Stockholms Stads 3 $\frac{1}{2}$   $\frac{0}{0}$  Laan af 1887, høiest 93.90  $\frac{0}{0}$  i Marts, lavest 89.90  $\frac{0}{0}$  i Decbr.

For norske: Norske 3  $\frac{0}{0}$  Statslaan, høiest 87.80  $\frac{0}{0}$  i Febr., lavest 82.40  $\frac{0}{0}$  i Decbr., den norske Hypothekbanks 3 $\frac{1}{2}$   $\frac{0}{0}$  Obligationer, høiest 99.90  $\frac{0}{0}$  i Febr., lavest 90  $\frac{0}{0}$  i Decbr.

De skandinaviske Papirer er afholdt som Kapitalplacering, men nogen synderlig livlig Omsætning deri existerer ikke; de svenske Statslaan er de eneste, hvori nogen nævneværdig saadan forekommer. Dette har sin Grund i, at Spekulationen endnu ikke har bemægtiget sig dem, men at de for største Del er paa faste Hænder. Paa Grund af den forholdsvis lave Rente hjemme turde ogsaa i Løbet af de senere Aar en stor Del af disse Papirer være bleven unddraget fra det tyske Marked og overgaaet til Hjemlandet. Derhos er fra gammel Tid Hamburg mere Stedet for skandinaviske Værdipapirer.

Til en Sammenligning, der ikke turde være uden Interesse, hidsættes Kurserne saavel paa nogle tyske og preussiske som nogle udenlandske Statspapirer: Deutsche 4  $\frac{0}{0}$  Reichsanleihe, høiest 106.90  $\frac{0}{0}$ , lavest 105  $\frac{0}{0}$ , Do. 3 $\frac{1}{2}$   $\frac{0}{0}$ , h. 99.25  $\frac{0}{0}$ , l. 96.50  $\frac{0}{0}$ , Do. 3  $\frac{0}{0}$ , h. 87.10, l. 82.75  $\frac{0}{0}$ , Preuss 4  $\frac{0}{0}$  Consols, h. 106.30  $\frac{0}{0}$ , l. 104.25  $\frac{0}{0}$ , Do. 3 $\frac{1}{2}$   $\frac{0}{0}$ , h. 99.40, l. 96.50  $\frac{0}{0}$ , Do. 3  $\frac{0}{0}$ , h. 87.10  $\frac{0}{0}$ , l. 82.80  $\frac{0}{0}$ , Argentin 5  $\frac{0}{0}$  Laan, h. 72.70  $\frac{0}{0}$ , l. 33.75  $\frac{0}{0}$ , Buenos Ayres 5  $\frac{0}{0}$  Laan, h. 74.20  $\frac{0}{0}$ , l. 23  $\frac{0}{0}$ , Chines. 5 $\frac{1}{2}$   $\frac{0}{0}$  Stats-

laan, h. 111  $\frac{0}{100}$ , l. 96  $\frac{0}{100}$ , Dansk  $3\frac{1}{2}$   $\frac{0}{100}$  Laan af 1886, h. 95.25  $\frac{0}{100}$ , l. 91.30  $\frac{0}{100}$ , Græsk 5  $\frac{0}{100}$  Guld Laan af 1881/1884, h. 93  $\frac{0}{100}$ , l. 71.75  $\frac{0}{100}$ , Græsk cons. 4  $\frac{0}{100}$  Guld Rente, h. 71.20  $\frac{0}{100}$ , l. 48.50  $\frac{0}{100}$ , Hollandsk  $3\frac{1}{2}$  Statslaan, h. 102.50  $\frac{0}{100}$ , l. 99.70  $\frac{0}{100}$ , Italiensk 5  $\frac{0}{100}$  Rente, h. 95.30  $\frac{0}{100}$ , l. 85.80  $\frac{0}{100}$ , Oesterr. 4  $\frac{0}{100}$  Guld Rte., h. 98  $\frac{0}{100}$ , l. 92.50  $\frac{0}{100}$ , Portug.  $4\frac{1}{2}$   $\frac{0}{100}$  Statslaan af 1888--89, h. 87.50  $\frac{0}{100}$ , l. 41.10  $\frac{0}{100}$ , Rumænsk 4  $\frac{0}{100}$  amort. Rente, h. 87.40  $\frac{0}{100}$ , l. 79.75  $\frac{0}{100}$ , Rumænsk 4  $\frac{0}{100}$  amort. Rente af 91, h. 85.90  $\frac{0}{100}$ , l. 79.75  $\frac{0}{100}$ , Russ-Engl. 5  $\frac{0}{100}$  Laan af 1822, h. 125.25  $\frac{0}{100}$ , l. 110.50  $\frac{0}{100}$ , Russ. 4  $\frac{0}{100}$  Guld Laan af 1889, h. 100.50  $\frac{0}{100}$ , l. 92.25  $\frac{0}{100}$ , Russ. 4  $\frac{0}{100}$  Guld Laan af 1890, h. 100.50  $\frac{0}{100}$ , l. 89.90  $\frac{0}{100}$ , Russ. Orient. 5 % Laan II, h. 78.10 %, l. 58.30 %, Spansk 4 % udenl. Gjæld, h. 77.50 % l. 62.50 %, Ungarsk 4 % Guld Rente, h. 93.50 %, l. 86.60 %, Ungarsk 4 % Papir Rte., h. 90.30 %, l. 84.75 %.

Blandt de Papirer, hvori Terminaffærer finde Sted, er temmelig store Fluktuationer forekommet; f. Ex. noteredes Russ. Noter 245.10 % i April, 188 i Novbr., Diskonto Com. Anth. 218.40 % i Januar, 163.80 i Novbr., Dresdner Bank 162 i Marts, 126.10 i Novbr., Deutsche Bank 167.10 % i April, 140.10 i Novbr., Königs- und Laurahütte Act. 142.90 % i Januar, 102.10 i Novbr., Harpener Bergwerk 202.60 % i Januar, 142.25 i Decbr.

Aarets uimodsagt vigtigste Foreteelse paa det handelspolitiske Omraade er Handelstraktaternes Afslutning. Disses Bestemmelser vil ogsaa blive anvendt paa Indførsel fra de forenede Riger. Her er ikke Stedet til nærmere at indgaa paa dem og deres mulige Følger; men saameget kan dog ansees for at staa fast, at Tyskland ved Afslutningen af disse Traktater kan ansees for at have brudt med det System, der i et Tiaar har været det herskende, og søger ved andre Midler at opnaa ein Handels og Industris Udvikling.

En for Preussen paa Lovgivningens Omraado ganske gjennemgribende Forandring bestaar i den fra og med 1 April 1892 i Kraft trædende Lov af 24 Juni 1891 om Selvtaxering, hvoraf et Exemplar vedføies. Heraf venter man sig en retfærdigere Fordeling af Skattebyrderne, samt forøgede Indtægter for Staten.

Den skandinaviske Koloni paa Stedet voxer hvert Aar; navnlig er Antallet af dem, der studere Musik, og af Studerende ved den tekniske Høiskole, betydeligt.

Den under de forenede Rigers herværende Ministers Tilsyn staaende svensk-norske Understøttelsesforening har vist sig at virke meget godt og har i det forløbne Aar uddelt Understøttelse til 190 trængende Landmænd. Ikke desto mindre har den kunnet forøge sin Beholdning, der nu ialt udgjør ca. 25 000 Mark.

Generalkonsulatets Adresse er siden en Række af Aar Brüderstrasse 5.

**Ed. Schmidt.**

---

Indhold: **Antigua (Læserne)** Side 37. — **Berlin** Side 46. — **Brüssel** Side 26. — **Danzig** Side 42. — **Hannover** Side 17. — **Livorno** Side 35. — **Lübeck** Side 27. — **Piræus** Side 37. — **Washington** Side 38.

# Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler  
for 1891 m. M.,

No. 3.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1892.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co. Subskriptionspris 2 Kroner Aaret  
og for Udenbysboende Porto 20 Øre.

## Køningsberg.

Skibsfarten 1891.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Ialt.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
<b>I. Ankomne:</b>									
Fra Norge til Hovedstationen . . . . .	40	9 348	-	-	40	9 348	-	-	85 200
” Norge til Vicekonsulsstationerne . . . . .	11	2 573	7	2 343	18	4 916	-	-	14 710
” Sverige til Hovedstationen . . . . .	-	-	7	1 242	7	1 742	-	-	-
” Sverige til Vicekonsulsstationerne . . . . .	3	598	2	571	5	1 169	-	-	8 270
” andre Lande til Hovedstationen . . . . .	32	7 432	13	3 001	45	10 433	-	-	89 140
” andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . . . .	18	9 772	8	1 896	26	11 668	-	-	146 300
Ialt	104	29 723	37	9 553	141	39 276	96	26 655	343 620
<b>II. Afgaaede:</b>									
Til Norge fra Hovedstationen . . . . .	35	8 061	4	1 026	39	9 087	-	-	72 490
” Norge fra Vicekonsulsstationerne . . . . .	4	1 115	6	2 241	10	3 356	-	-	9 450
” Sverige fra Hovedstationen . . . . .	3	717	1	312	4	1 029	-	-	4 900
” Sverige fra Vicekonsulsstationerne . . . . .	1	163	2	1 694	3	1 857	-	-	1 390
” andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	33	8 662	11	2 745	49	11 407	-	-	56 090
” andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . . . . .	32	11 277	4	1 263	36	12 540	-	-	150 780
Ialt	113	29 995	28	9 281	141	39 276	96	26 655	295 100

Af svenske Skibe ankom 171 dr. 38 499 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter: Af norske Skibe ved Hvst. M. 1 253.60, ved Vicekst. 1 269.20, hvoraf tilfaldt Konsulen M. 634.55. Af svenske Skibe ved Hvst. M. 1 589.50, ved Vicekst. M. 1 053.80, hvoraf tilfaldt Konsulen M. 526.90. Ialt tilfaldt Konsulen M. 4 039.95. Expeditionsafgifter af norske Expeditioner M. 11.80, af svenske M. 19.10, af fælles M. 4 50.

Der ankom til Pillau i 1891 1 825 Fartøier dr. 607 700 R. Tons, mod i 1890 1 839 dr. 540 629 R. T., deraf var i 1891 1 306 Dampskibe med 554 154 R. T., mod i 1890 1 188 dr. 478 359 R. T. og i 1889 1 360 dr. 522 534 R. T.

Nævnte 1 825 Fartøier vare i 1891 lastede med: Ballast og tom 429 Fartøier med 164 523 R. T., diverse Stykgods 630, 249 882, Stenkul, Cokes 299, 117 212, Gibs, Kalksten, Cement, Guano 175, 12 972, Sild 140, 32 258, Olie, Petroleum, Tjære 33, 12 863, Salt 14, 5 018, Tageten, Frugt, Spiritus 94, 10 967, Vin, Spiritus etc. 3, 372, for Nødhavn 8 dr. 1 633 R. T.

Af de indkomne Fartøier vare under norsk Flag 107, svensk 122, dansk 286, engelsk 220, tysk 1 004, hollandsk 58, russisk 14, belgisk 11, italiensk 2 og østerrigsk 1. Af omnævnte Fartøier vare 1 508 i Königsberg.

Der afgik fra Pillau i 1891 1 810 Fartøier dr. 603 796 R. T., mod i 1890 1 800 dr. 535 633 R. T., deraf var i 1891 1 284 Dampsk. dr. 546 515 R. T., mod i 1890 1 186 dr. 478 304 R. T. og i 1889 1 360 dr. 527 251 R. T.

Nævnte 1 810 Fartøier ere i 1891 afgaaede til: Tyske Havne 947 Fartøier, 215 103 R. T., Storbritannien 266, 144 936, Holland 102, 65 833, Norge 73, 19 114, Sverige 121, 42 387, Danmark 103, 12 303, Belgien 32, 25 278, Frankrig 62, 28 498, Rusland 92, 42 319, Amerika 10, 6 833 og til Portugal 2 dr. 1 192 R. Tons.

Deraf afseilede i Ballast, tomme og med indbragte Ladninger 190 Fartøier med 94 582 R. Tons, mod 162 med 79 011 R. Tons i 1890.

Eiendommelige og mærkelige Bevægelser ere foregaaede i forløbne Aar. Det i Sommer uventede indtraadte russiske Udførselsforbud af Rug, Mel og Klid, som i Oktober Maaned fulgtes af et lignende for Havre, Byg og Oliekager og kort Tid efter Oprettelse af den nye Jernbanetarif (Staffeltarif) til det vestlige og sydlige Tyskland, bragte Fare for herværende Export tilsøs, og har selvfølgelig ogsaa virket skadelig derpaa. Men en temmelig god Høst i herværende Provinds og Tilførsel fra Rusland før Forbudets Ikrafttrædelse, har bevirket, at Forskjellen i Exportens Størrelse kun har været ubetydelig i de to senere Aar. For Rederierne forløb Aaret gjenemgaaende utilfredsstillende. Tilbud af Tonage oversteg stadig Efterspørgselen, og vare Fragterne som Følge heraf saa lave, at de neppe have været tilstrækkelige til Dækning af Driftsomkostningerne.

I de første Maaneder af Aaret bleve følgende Fragter betalte fra Pillau til Englands Østkyst: 1 sh. 7½ d til 1 sh. 1½ d pr. 500 Pd. Hvede, 9 til 7 sh. pr. Ton Sæd, 7 sh. 6 d Sukker, 17 til 14 sh. Hamp, 23 sh. 4 d til 20 sh. Blaar, 14 til 12 sh. 6 d Klude; til Belfast 26 sh. Hamp; til Cork 2 sh. 1½ d Hvede; til Newyork, Boston, Philadelphia 25 til 28 sh. Klude, 40 til 42 sh. 6 d Blaar, 19 sh. 6 d til 20 sh. Sæd; til Dünkirken 2 sh. 1½ d til 1 sh. 6 d Hvede, 18 til 16 sh. Hamp og Hjør; til Rotterdam 1 sh. 7½ d til 1 sh. 3 d; til Antwerpen 1 sh. 9 d til 1 sh. 6 d; til Amsterdam 11 til 12 holl. Fl. Hvede, 10 sh. 6 d Garn, 17 sh. 6 d Hamp; til Bremen 23 til 21 Mk.; til Bremerhafen 23 til 14 Mk. Leer 25 Mk.; til Kiel 17 til 14 Mk.; til Gøteborg 20 til 17 Mk.; til Kristiania 22 til 20 Mk.; til Bergen 21 til 20 Mk.; til Flensburg 15 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug. Skibsfartens Anbning her paa Königsberg fandt Sted den 19de Marts for Damp-

skibe og 9de April for Seilskibe. Fragterne i Foraarsmaanederne fra Kønigsberg for Dampskibe vare: Til Englands Østkyst 1 sh. 6 d til 1 sh. 1½ d Hvede, 16 til 12 sh. 6 d Hamp, 20 til 17 sh. Blaar, 14 til 12 sh. 6 d Klude, 8 sh. pr. Ton Hampsæd, 1 sh. 9 d til 1 sh. 4½ d pr. Fad Tjære; til Rotterdam 1 sh. 6 d til 1 sh. 3 d; til Antwerpen 1 sh. 9 d til 1 sh. 4 d; til Amsterdam 12 til 19 holl. Fl.; til Gent 1 sh. 9 d Hvede, 16 til 18 sh. Hør; til Bremen 22 til 16 Mk.; til Hamburg 21 til 15 Mk., Leer 27 til 25 Mk.; til Gøteborg 20 til 14 Mk.; til Kristiania 22 til 20 Mk. Rug, 18 Mk. Mel, 20, 24, 19 Mk. Rug & Rugmel, 21 til 25 Mk. Hamp; til Flensburg 21 til 15 Mk.; til Kiel 18 til 13 M.; til Sundhafen 15 til 12 Mk. pr. 2500 Kg. Rug; til Stettin 11 til 6 Mk. pr. Læst Kornvarer, 32 til 25 Pf. pr. Centner Klid. For Seilskibe til Elmshorn eller Oldenburg 20 Mk. pr. 2500 Kg. Rug; til Firth of Forth og Kulhavne 7 sh. 6 d til 8 sh. 6 d pr. Load af 50 K.fod Pitprops; til Devonport 20 til 22 sh. 6 d pr. Ton Hamp. Fragterne til Kønigsberg i dette Tidsrum vare for Dampskibe fra engelske Kulhavne 5 sh. 9 d pr. Ton Kul; fra Kristianiafjord hertil 5 ⅛ til 5¼ Mk. pr. Ton Granitsten. For Seilskibe fra Firth of Forth hertil 6 Pd. Sterl. 5 sh. til 6 Pd. Sterl. 15 sh. pr. Keel af 21½ Ton Kul; fra Gent 13 Mk. pr. 1000 St. Tagsten; fra St. Ybes 10 sh. pr. Ton Salt; fra Malmø 22 til 24 Pf. pr. 100 Kg. Kalksten. Sommerfragterne for Dampskibe noteredes saaledes: For Dampskibe til London og Østkysten 1 til 1 sh. 4½ d pr. 500 Pd. Hvede, 11 til 16 sh. pr. Ton Hamp, 10 til 13 sh. Klude, 30 sh. Børster og Haar, 5 sh. 6 d til 6 sh. pr. 50 K.fod Sleepers, 8 sh. 6 d til 10 sh. Raps, 6 sh. 7 d Sukker; til Rotterdam og Antwerpen 1 sh. 1½ d til 1 sh. 4½ d Hvede, 11 til 13 sh. 6 d Hamp, 9 sh. Klude; til Dünkirken 1 sh. 6 d til 2 sh. Hvede, 17 til 18 sh. 6 d Hamp og Hør; til Amsterdam 8½ til 10 holl. Fl. Hvede, 16 til 17 sh. 6 d Hamp; til Nantes 23 sh.; til Gent 16 til 18 sh.; til Chatham 20 til 22 sh.; til Devonport 23 sh. Hamp; til Glasgow 12 sh. Sukker; til Newgart, Boston, Philadelphia 22 sh. 6 d til 24 sh. Klude, 30 sh. Hamp, 19 til 20 sh. Hampsæd; til Bremen 16 til 18 Mk., Leer 19 til 22 Mk.; til Hamburg 12½ til 15 Mk.; til Kiel 13 til 15 Mk.; til Flensburg 20 Mk.; til Gøteborg 16 til 20 Mk.; til Norges Østkyst 11 til 20 Mk.; til Bergen 17 til 20 Mk. pr. 2500 Kg. Rug; til Stettin 4½ til 8 Mk. pr. Læst Korn. Fra engelske Kulhavne hertil betales 5 sh. 6 d pr. Ton Kul, 5 sh. pr. Ton Salt til Pillau. Fra Norge hertil 5½ til 5¼ Mk. pr. 1000 Kg. Sten. For Seilskibe til Skotland 7 til 8 sh. 6 d Props, 22 sh. Hamp; til Engl. Kanal 2 sh. 3 d; til Østkysten 1 til 1 sh. 6 d Hvede; til Boulogne 1.75 frecs. pr. Kg. Klid; til Danmark 12 Mk. Rug, 40 til 45 Pf. pr. Kg. Klid; til Elben 19 Mk. Rug; til Kiel 10 Mk.; til Altona 14 Mk. pr. Laster Bord; til Reval 1 Mk. pr. Td Sild. Fra Englands Kulhavne hertil 6 Pd. 15 sh. til 7 Pd. 15 sh. pr. Keel Kul; fra Liverpool 5 sh. pr. Td. Salt; fra Sverige 24 Pf. pr. 100 Kg. Kalksten. I Høstmaanederne betales for Dampskibe til Englands Østkyst 1 sh. 3 d til 1 sh. 7½ d pr. 100 Pd. Hvede, 15 til 17 sh. 6 d pr. Ton Hamp, 22 til 25 sh. Blaar, 12 til 14 sh. Klude, 7 sh. 6 d Sukker, 8 sh. 9 d til 11 sh. 3 d pr. Load Props, 6 til 6 sh. 6 d Sleepers; til Belfast 24 til 26 sh. pr. Ton Hamp; til Rotterdam 1 sh. 9 d; til Antwerpen 1 sh. 4½ d; til Amsterdam 9½ til 12½ holl. Fl. Hvede; til Dünkirken 1 sh. 9 d til 2 sh. Hvede, 17 sh. 6 d til 20 sh. Hamp og Hør; til Rouen 2 sh. 6 d Hvede, 22 sh. 6 d Hamp; til Bordeaux 2 sh. 9 d til 3 sh. 3 d Hvede; til Bremen 17 til 20 Mk.; til Hamburg 14 til 18 Mk. pr. 2500 Kg. Rug, 18 til 19 Mk. pr. Last Snittræ; til Kjøbenhavn 13 til

17 Mk.; til Kiel, Lübeck 12 til 16 Mk.; til Flensburg 15 til 18 Mk.; til Kristiania, Moss 18 til 20 Mk.; til Bergen, Stavanger 17 til 22 Mk.; til Kristiansund, Trondhjem 20 til 22 Mk.; til Gøteborg 15 til 20 Mk.; til Stettin 8 til 13 Mk. pr. Last Korn, 10 til 13 pr. Last Snittræ. For Seilskibe til Englands Østkyst 1 sh. 6 d til 1 sh. 9 d Hvede, Kulhavne 9 sh. 6 d til 10 sh. pr. Load Props, 5 sh. 6 d Sleepers, 18 sh. pr. Ton Hamp; til Newyork 10 sh. pr. Ton Klude, 4 sh. pr. Jern; til Danmark og Sydsvrige 14 til 18 Mk. pr. Last Rug; til Flensburg 38 til 40 Pf. pr. Jernbanesviller; til Stolpmünde 14 Mk. pr. Last Rug. Kulfragterne fra skotske og engelske Kulhavne vare for Dampskibe til Pillau 5 sh. 2 d til 5 sh. 3 d; til Königsberg 5 sh. 9 d til 6 sh. 6 d pr. Ton og for Seilskibe 7 Pd. til 17 Pd. 15 sh. pr. Ton Kul. Seilskibe fra Sverige med Kalksten betingede 18 til 23 Pf. pr. 100 Kg. Fragterne i Vintermaanederne ere at notere følgende: For Dampskibe fra Königsberg til Englands Østkyst 1 sh. 9 d til 1 sh. 3 d Hvede, 16 sh. 6 d til 13 sh. 6 d Hamp, 14 til 13 sh. Klude, 7 sh. 6 d Sukker; til Kulhavnene 5 sh. 3 d Sleepers, 10 til 11 sh. Props; til Nordfrankrig 2 sh. til 1 sh. 10½ d; til Nantes 2 sh. 9 d; til Antwerpen 2 sh. til 1 sh. 9 d Hvede, 19 til 16 sh, Hamp og Hør, 14 sh. Klude; til Amsterdam 12 til 11 holl. Fl. Hvede, 8 sh. 6 d Sukker, 17 sh. 6 d Hamp, 14 sh. Klude; til Bremen 21 til 17 Mk.; til Hamburg 17 til 13 Mk.; til Østnorge 20 til 17 Mk.; til Bergen 20 til 15 Mk.; til Danmark 13 Mk.; til Kiel 16 til 13 Mk.; til Flensburg 18 til 16 Mk.; til Stettin 9½ Mk. pr. Ruglast. Fra Pillau til Englands Østkyst 1 sh. 6 d til 1 sh. 1 d Hvede, 6 sh. 6 d Sukker, 12 sh. 6 d Hamp; Rotterdam 1 sh. 7½ d til 1 sh. 3 d; til Antwerpen 1 sh. 9 d til 1 sh. 6 d; til Amsterdam 9 holl. Fl. Hvede; til Bremen 15 Mk.; til Hamburg 11 Mk.; til Norge 16 til 15 Mk.; til Flensburg 15 Mk.; til Kiel 13 til 14 Mk. Rug.

Landbruget 1891. Da Rug og Hvedeagrene i Foraaret havde et ugunstigt Udseende, maatte meget ompløies. Foraarsarbejderne gik let fra Haanden, men Haabet paa god Vinding blev ikke opfyldt, da der netop under Kornenes Udvikling indtraf heftige og vedvarende Regnskyl. Især havde Rundsæd og Kartoffler lidt meget, men ogsaa Roer, Rug og Hvede gave slet Udbytte. Kornpriserne gik som Følge af ugunstige Høstefterretninger, fra næsten alle europæiske Lande, stærkt op, men indtog et uanet Høidepunkt, da Rusland lod Udførselsforbudet for Rug og senere ogsaa for de øvrige Kornsorter udgaa.

Kornpriserne stillede sig for Bug indtil 255 Mk., Hvede 240 Mk., Byg 180 Mk., Havre 170 Mk., Ærter 220 Mk., Bønner 170 Mk., Vikker 126 Mk., Raps 260 Mk. pr. Ton = 1 000 Kilo indenlandsk Korn. Høstresultaterne i Øst-Preussen stillede sig gennemsnitlig saaledes:

Hvede . . . . pr. Hectar	15—20 Cnt.,	Rug . . . . pr. Hectar	15—20 Cnt.
Havre . . . . - —	25—30 -	Byg . . . . - —	30—40 -
Raps . . . . - —	15—18 -	Rundsæd . . - —	10—20 -
Kartofler . . - —	80—150 -	Foder & Roer - —	600—1 000 -
Kløver . . . . - —	60—100 -	Hø . . . . . - —	50—100 -

Forbruget af kunstig Gjødning er tiltagen betydeligt, især Thomaslaggarmel, som forbinder Kalk og Phosphorsyre. Af Faxe Kalkmergel blev der tilført mindre end i Aaret forud. Smørproduktionen er i stadig Stigning, den Øst-Preussiske Kvalitet er afholdt. Priserne gik til 130 Mark pr. 50 Kilo. For Remonter var der gode Efterspørgseler til høie Priser.



Husar Heste indbragte til 800 Mark, især bleve gode og svære Heste betalte med indtil 1 300 Mark. Kjødpriserne vare for Hornkvæg gode, for Svin forsømte, der blev betalt for Oxer pr. 50 Kilo M. 30—36, Svin pr. 50 Kilo Mark 35—40, Faar pr. 50 Kilo Mark 40—50, levende Vægt.

Teglpriserne vare vigende. Foderpriserne som Følge af det russiske Udførselsforbud høie. Hvedeklid pr. 50 Kilo indtil Mk. 7. Rugklid pr. 50 Kilo indtil Mk. 7.50. Indenlandske Rapskager pr. 50 Kilo Mk. 7.80. Hampkager Mk. 5. Solblomster Mk. 7.

Kornhandelen. Omfanget af Kornhandelen var større i 1891 end i 1890. Efter de officielle Optegnelser blev der i 1891 tilført:

fra Indlandet	84 868 Tons	imod	104 917 Tons	i 1890,
- Udlandet	324 619	" "	232 412	" —
	409 487 Tons	imod	337 329 Tons	i 1890,
og udført: Landværts	47 752 Tons	imod	27 020 Tons	i 1890,
Søværts	301 680	" "	275 985	" —
	349 432 Tons	imod	303 005 Tons	i 1890 à 1000 Kilo.

Exportens Forstørrelse traf hovedsagelig Ærter, Bønner og Vikker, af hvilke Artikler der indtraf store Tilførsler fra Rusland, endvidere Havre og Mais, hvorimod der af Hvede og Rug blev exporteret mindre. Til England gik for størstedelen Havre og Hvede, endvidere Rundsæd og Sæd. Frankrig købte hovedsagelig Sæd og Rundsæd; Holland forskrev Sæd, Rundsæd og Mel; Danmark Hvede og Rundsæd, medens der kun gik lidet derhen af Rug og Hvede. Sverige og Norge forskrev megen Hvede, Rug, Mel og Rundsæd. Vest-Tyskland var som altid Kjøber af alle Sorter Korn. — Omendskjønt Kornhandelen, som ovenfor meddelt, havde større Omfang end i 1890, kan dog kun den første Halvdel af Aaret være at betragte som regulær og indbringende. Priserne indtog i Betragtning af de ugunstige Høstudsigter en langsom men vedvarende stigende Retning, hvis Afslutning man ventede med Indtrædelsen af den nye Høst, da man ikke skjænkede de fra Rusland kommende sørgelige Efterretninger rigtig Tro. Da det russiske Udførselsforbud for Rug alligevel blev udstedt, gik de allerede høie Priser med Spring og feberagtig videre i Høiden. Enhver søgte at dække sig for sine tidligere Salg, og i Forventning af ukjendte Priser, at lagre saa meget som muligt. Saaledes kom det, at der blev exporteret til de høieste Priser enorme Kvantiteter af Rug over den russiske Grændse, saavel til Vands som til Lands, og at den russiske Export paa denne Maade i 14 Dage naaede et Kvantum, som ellers havde omfattet 4 til 5 Maaneder. Mod Slutningen af disse Tilførsler begyndte Priserne at falde, Kornhandlernes Forventninger gik ikke i Oplydelse, og der bestaar endnu store Lagere, hvis Realisering kun er mulig med Tab. Med Hvede var Forløbet af Forretningen lignende, omendskjønt den ikke undergik den usædvanlige Stigning som Rug, da den amerikanske Høst var bekjendt som usædvanlig god og særdeles rig.

De herværende Forraad stillede sig ved Aarets Slutning saaledes: Hvede 20 500 Tons imod 1890 20 400, Rug 25 500, 1890 4 050, Byg 2 480, 1890 1 880, Havre 4 050, 1890 5 500, Ærter 4 800, 1890 2 640, Bønner 3 600, 1890 2 000, Vikker 3 000, 1890 2 800, Mais 600, 1890 150, Linsæd 2 400, 1890 2 850, Rapssæd 950, 1890 2 900, Dottersæd 1 200, 1890 900, Hampesæd 2 250, 1890 125, Sennop 1 000, 1890 500, Hvedeklid 520, 1890 200, Rugklid 600, 1890 120.

Ved Udgangen af Aaret noteredes: Hvede M. 180—195 imod 1890 125—145, Rug 185—192, 1890 108—110, Byg 120—150, 1890 95—110,

Havre 120—125, 1890 90—100, Foderærter 128—134, 1890 100, Kogearter 170—225, 1890 180—190, Vikker 110—115, 1890 90—95, alt pr. 1000 Kg transit.

Handelen i Lin, Hamp og Blaar stillede sig omtrent paa det samme Standpunkt som det foregaaende Aar. I Foraarsmaanederne var Forretningen i hin temmelig livlig og udviste mere Kjøbelyst end forud, saa de ringe Forraad heraf formindskedes betydelig. Af nye Tilførseler ankom kun mindre Kvantiteter, og bevirkedes derved en Prisstigning. Noteringerne vare for geweichte Kronlin 21—25 M., geweichte Sorter 16—18 M.; Slanitzlin 15—21 M. pr. 50 Kg. Disse Noteringer holdt imidlertid ikke længe for, da Forretningen i Sommer- og Høstmaanederne igjen indtog sit tidligere rolige Standpunkt; først ved Vinterens Begyndelse viste der sig atter mere Kjøbelyst, navnlig var dette Tilfælde for ringere Sorter. Priserne stillede sig ved Aarets Ende følgende: for geweichte Kronlin M. 20—24, geweichte Sorter M. 14—16—12—14; Slanitzlin M. 18—20—21, ordinær M. 15 pr. 50 Kg. Afsætningen af Linblaar var ikke tilfredsstillende; der noteredes i Foraaret for Middelblaar 6—10 $\frac{1}{2}$  M., ordinær Blaar 3 $\frac{3}{4}$ —5 M. pr. 50 Kg. Sommer og Høst, fin Blaar 18 M., ordinær Blaar 3—5 $\frac{1}{2}$  M. pr. 50 Kg. Vinter, fin Blaar 13 $\frac{1}{2}$ —20 M., Middelblaar 6—12 M., ordinær Blaar 3—5 $\frac{1}{2}$  M. pr. 50 Kg. Forretningen i Hamp var under Foraaret og Sommeren temmelig dalende; der betales for Middellagen bedre Kvaliteter 24 $\frac{1}{2}$ —25 $\frac{1}{2}$  M., ordinær 22 $\frac{1}{2}$ —23 $\frac{1}{2}$  M.; Russisk Lagen (bedre) 20—21 M., (ordinær) 16—17 $\frac{1}{2}$  M., Podschatzka 17 $\frac{1}{2}$ —21 M., Petersburger (efter Kvalitet) 14 $\frac{1}{2}$ —18 M., Streimel 14—15 M. pr. 50 Kilo. Høst- og Vintermaanederne bragte livligere Forretning og en Prisstigning; der betales for Middellagen 26 $\frac{1}{2}$ —28 M., Malestowker Lagen 24—25 $\frac{1}{2}$  M., Russisk Lagen 20—23 M., Petersburger Lagen (bedre) 19 $\frac{1}{2}$ —21 M., (ordinær) 18—19 Mk., Podschatzka 21 $\frac{1}{2}$ —22 M., Streimel 15 $\frac{1}{2}$ —16 $\frac{1}{2}$  M. pr. 50 Kg.

Noteringerne for Hampblaar var under Foraaret for Polsk Blaar 9 $\frac{1}{2}$ —10 M., Russisk Blaar 8 $\frac{1}{2}$ —9 $\frac{1}{2}$  og 5—6 M., Høsten 10—11 M., (ordinær) 8—9 $\frac{1}{2}$  M., Vinteren Polsk Blaar 10—12 M., Russisk Blaar 8—10 M. pr. 50 Kg.

Sildeberetning 1891. Total Importen af Sild beløb sig til 248 300 Tønder imod 279 000 Tønder i 1890. Fra Sverige & Norge 113 000 Tdr. imod 1890 111 000 Tdr., fra Storbritanien 135 000, 1890 167 000, fra Holland 300, 1890 1 000; tils. 248 300 Tdr. imod 279 000 Tdr i 1890.

Exporten af Sild i 1891 til Rusland var 100 000 Tdr. mod 160 000 Tdr. i 1890.

I Februar Maaned blev Behovet for Fastetiden dækket og Forsendelserne navnlig af skotsk og svensk Sild til Provindsen og over Grajewo til Rusland var ret livlig. Senere blev Forretningen meget stille og ualmindelig liden. Af svensk Sild indtraf der i Begyndelsen af Aaret rigelige Tilførseler, hvorimod yderst lidet af andre Sorter. Med Østbanen over Wirballen skeede saagodtsom ingen Afladninger til Rusland, hovedsagelig paa Grund af den betydelig forhøiede russiske Jernbanetarif, som næsten umuliggjorde enhver Forretning. I Forbindelse med den østpreussiske Sydbane over Grajewo ere de russiske Jernbanetariffer siden den 1ste April d. A. forhøiet til 20—30 Rubel pr. Waggon.

Tilførselerne i Februar, Marts, April udgjorde ca. 15 050 Tønder svensk Sild, ca. 8 320 Tdr. norsk Sild, tilsammen ca. 23 370 Tønder. Svensk Sild fandt i Februar endnu god Afsætning til uforandrede Priser, for fulls 24—26 M., spents og large spents 14—17 M., senere veg Priserne for fulls 1—2 M., spents og large spents omtrent 3 M. pr. Td.; i enkelte Tilfælde og for at op-

rømme blev der endnu billigere solgt. Norsk Sild holdt sig fast i Prisen, da Tilførslerne vare meget ringe og Lagerne ualmindelig smaa. I Februar, Marts solgtes KKK à 28—30 M., KK à 26—29 M., K à 22—24 M., KM à 20—21 M.; i April KKK à 26—30 M., KK 23—28 M., K. 21—23 M., KM og M 18—20 M., alt efter Kvalitet og Størrelse. Friske Vaarsild 17—18 M., Brisling à 10 M. pr. Tønde.

Skotsk Sild. Lageret heraf var allerede i Januar solgt for senere Leveringer, hovedsagelig til Rusland, og saaledes betragtet som oprømt; ubetydelige Rester opnaede for crownfulls 30—32 M., crownmatties 29 M., crown Ihlen og mixed 27—28 M., alt pr. ufortoldet Tønde.

Forretningen i Sommermaanederne forblev meget ubetydelig, først i Juli, da Markedet blev tilført den nye skotske Fangst, udviklede der sig mere Livlighed. Forbindelsen med Rusland haabede man paa denne Tid at bringe mere igang efter at den endelige Beslutning var taget den 11te Juli med den nye Regulering af den russiske Toldtarif, hvorefter det forhaanden-værende Guldtillag af 20 pCt. for Told af Sild blev ophævet; men da Rubelkursen var vejet meget, opnaaedes dog ingen synderlig Lettelse ved ovennævnte Beslutning. Ogsaa det tidligere omtalte Anliggende betræffende de russiske Jernbanetarifer i Samkvemmet med Østbanen over Wirballen indtog videre en ugunstig Stilling for Königsberg.

I Mai, Juni, Juli tilførtes Markedet ca. 100 Tønder svensk Sild (forrige Aars Vare), ca. 1540 Tønder ny norsk Sild, ca. 2700 Tønder norsk Sild (forrige Aars Vare), ca. 450 Tdr. ny Matjessild, ca. 28740 Tdr. ny skotsk Øst- og Vestkystsild, tilsammen ca. 33540 Tønder. Svensk Sild fandt i denne Periode kun Afsætning til nedadgaaende Priser; for full 18—23 M., spent 18—13 M. Norsk Sild (forrige Aars Vare) noteredes nforandret for KKK 26—29 M., KK 23—27 M., K. 21—23 M., KM 18—19 M. pr. Tønde. Vaarsild 17 M. pr. Td. Kvaliteten af de første nye Fedsildtilførsler tilfreds-stillede mindre, og var derfor Afsætningen heraf ubetydelig. Fangsten af den nye Matjessild slog ganske feil iaar i de sydlige Stationer ved Skotlands Vestkyst, som pleie at levere den fineste Vare, derimod var Fangsten i de nordlige Strøg ved Stornoway særdeles god og Priserne for denne Vare stilledes meget billig, i Begyndelsen for samme 47 M., derefter 37, 27, 22 M. pr. Td. Fangstresultaterne for skotsk Sild aabnedes i Slutningen af Juni Maaned meget gode ved Shetland og Orkneyerne, hvis Forsendelser ogsaa ankom tidligt hertil og bleve forhandlede billigt; derimod leverede den i Midten af Juli Maaned begyndende egentlige Østkystfangst et yderst ugunstigt Resultat; der betaltes i Begyndelsen for matties 15—19 M., fulls 23—28 M., men stege Priserne senere ca. 3 M. pr. Td. Sildeforretningen gestaltede sig som almindelig i Høstmaanederne livligere, men opnaede dog ikke det ellers vante Omfang. Produktionslandene leverede betydelig mindre Fangstresultater end Aaret 1890 og indflød derfor Tilførslerne temmelig sparsomt. Forbindelsen med Rusland var mindre end ellers; i dette Land indvirkede den mislykkede Kornhøst i Forening med den lave Rubelkurs betydelig til at formindske Kjøbelysten for Sild. I August, September og Oktober blev Markedet tilført ca. 940 Tdr. gammel norsk Sild, ca. 27050 Tdr. ny norsk Sild, ca. 300 Tdr. hollandsk Sild, ca. 6285 Tdr. skotsk ustemplet Full Sild, ca. 81055 Tdr. skotsk ustemplet matties mixed, Ihlen, Tornbellies, Vestkyst og Yarmouth Sild. ca. 9550 Tdr., ny skotsk crown-branded matties mixed og Ihlen Sild, tilsammen ca. 125190 Tdr.

Norsk Sild. De smaa Beholdninger af forrige Aars Vare bleve samtlige allerede i August oprømmet til Priser for KKK à 24—25 M., KK 22—24

M., K 20—22 M., KM 15—16 M., M 10—11 M., Vaarsild à 16—17 M. pr. Td.

Slosild à 20—22 M. pr. Td. Paa Grund af den nye Fangsts mindre gode Resultater, noteredes Fedsildpriserne meget høje; større Mærker ankom næsten ikke, overveiende tilførtes Markedet Middelt og smaa Middelt, store og smaa Christiania, og endnu mindre Sorter, der ikke egnede sig til Indsaltning.

Ny Fedsild, særdeles fin reel Vare, var saaledes meget knap og høi i Pris, navnlig i September og Oktober; der betaltes for KKK 34—38 M., KK 30—34 M., K 23—28 M., KM 17—21 M., stor Christians 14—16 M., smaa Christians 9—12 M., stor Christians i bedre Kvalitet opnaaede 15—17 M., Brisling 9—10 M. pr. Td.

Ny skotsk Sild. Priserne herfor indtog allerede i August en betydelig Stigning. Efter officiel Meddelelse anslag man sidst i September Totaludbyttet til 638 000 crans mod 814 000 crans i 1890, altsaa i dette Aar omtrent 176 000 crans mindre. Tilførslerne hertil af ny skotsk Sild beløb sig ved Slutningen af Oktober til ca. 4 000 Tdr. mindre end i Aaret 1890.

I August Maaned noteredes smaa ustemplede matties og mediums à 25—26 M., større ustemplede matties à 28—32 M., extra fin mediums à 35 M., fulls og large fulls à 30—33 M. til 36, 40 og 45 M., crownfulls 40—45 M., tornbellies 14—18 M. til 20—23 M. Ved Indtræffelsen af større Tilførsler stillede Priserne sig i September—Oktober billigere navnlig for fulls og crownfulls, nemlig for fulls 33—35 M., matties 24—28 M., mixed 24—25 M., spents 27—28 M., tornbellies 19—21 M., crownfulls 41—42 M., crownmatties 31—32 M., crownspents 30—32 M., crownmixed 28—29 M., men vege i Slutningen af Oktober gjennemsnitlig endnu yderligere ca. 2—3 M. pr. Td.

Totalfangsten af den hollandske Sild udgjorde i Slutningen af Oktober Maaned 288 000 Tdr. mod 308 000 Tdr. i 1890. For herværende Marked stillede Priserne sig for høje, kun ubetydelige Kvantiteter indtraf heraf og stillede Noteringerne sig for matties à 28—29 M. pr. Td. ufortoldet. Sildeforretningen i de 3 sidste Maaneder af Aaret var temmelig stille, Markedet tilførtes under denne Tid ca. 28 545 Tdr. svensk Sild, ca. 28 745 Tdr. norsk Sild, ca. 760 Tdr. skotsk Østkystsild, ca. 7 950 Tdr. skotsk Vestkystsild, ca. 200 Tdr. Yarmouthsild, tilsammen ca. 66 200 Tdr.

Svensk Sild. Ifølge den rige Fangst vare Tilførslerne heraf betydelige. Priserne gik efterhaanden tilbage, i November opnaaede de første indtrufne Sendelser for full og large full 24—25 M., spent 17 M., large spent 20 M., men senere solgte man gjennemsnitlig til 3—5 M. billigere pr. Td. Ved Slutningen af Aaret lagrede her ca. 10 000 Tdr. svensk Sild. Af norsk Sild vare ligeledes Tilførslerne rigelig, dog mest smaa Mærker, medens mellemstore Kjøbmandssild feilede. Priserne stillede sig i November for KKK 32—35 M., KK 29—32 M., K 23—27 M., KM 17—20 M., M 11 M., i December KKK smaa faldende 30—33 M., KK 26—28 M., K 20—21 M., KM 13—17 M., M 10 M. Storsild veg fra 20—22 M. til 16—18 M. pr. Td.

Beholdningerne ved Aarets Slutning udgjorde 23 891 Tdr. norsk Sild. Priserne for skotsk Sild vare sluttelig for crownfulls 38—34 M., crownmatties 31—28 M., ustempled full 28—30 M., mixed, spents og matties 22—26 M., tornbellies 16—20 M., Vestkyst mediums 21—22 M., fulls 26—27 M. Af skotsk Øst- og Vestkystsild beløb Beholdningen sig ved Aarets Slutning til 40 438 Tdr. Alle Noteringer gjælde pr. ufortoldet Td.

Ifølge Beretning fra Vicekonsulatet i Memel har Handelen ogsaa dersteds været meget slæbende, og Resultatet ikke tilfredsstillende for de flestes Grenes Vedkommende. Fragterne have holdt sig lave og temmelig uforandrede. Pengemarkedet har været let tilgængeligt og Discontoen 3 à 4 % p. a.

Ialt er til Memel i 1891 indkommen 1 084 Fartøier med 315 762 Reg. Tons mod 1 053 Fartøier med 279 950 Reg. Tons i 1890, og udgaaet 1 102 Fartøier med 319 937 Reg. Tons mod 1 051 Fartøier med 278 766 Reg. Tons i 1890.

Af de Artikler, som indføres til Memel, er at fremhæve:

Stenkul udelukkende fra Storbritanien, og hvis Mængde beløb sig til 54 716 700 Ko. mod 57 356 200 Ko. i Aaret før. Salgspriserne vare følgende: For engelske Maskinkul M. 0.90 à M. 1.00, skotske Do. 0.80 à 0.90, Smedekul 0.85 à 1.05, Alt pr. 50 Ko.

Sild. Tilførselen bestod af: Fra Norge 12 405 Tdr. mod 16 871 i 1890, Sverige 11 610 Tdr. mod 9 761 i 1890, Skotland 9 280 Tdr. mod 8 432 i 1890, tils. 33 295 Tdr. mod 35 064 i 1890.

Salgspriserne have været: M. 12 op til M. 36 for norsk Fedsild, efter Kvalitet og Størrelse. M. 16 dalende ned til M. 8 for svensk Sild af Vinterfangsten pr. 1890/91. M. 14 dalende ned til M. 10 for svensk Sild af Vinterfangsten pr. 1891/92, M. 25 à 33 for skotsk crownbrand Sild. Alt pr. Td. ufortoldet.

Salt. Fra England indførtes 5 656 000 Ko. mod 2 094 400 Ko. pr. 1890, og Salgsprisen holdt sig uforandret i M. 0.85 à M. 0.95 pr. 50 Ko. ufortoldet.

Udførselen bestod hovedsagelig i Træl last og udgjorde 588 716 K.meter mod 501 497 K.meter i Aaret før. Priserne til Udførsel have været følgende:

For Egebjelker, Kron 85 £ pr. Load, andre Sorter i Forhold.

For Furubjelker, 1ste Sort om Vaaren 50 sh., om Sommeren og Høsten 48—46 d pr. Load.

For Furuplanker, 3 Tommers 1ste Sort, om Vaaren og Sommeren £ 7, om Høsten £ 7. 10. pr. Std., andre Sorter i Forhold.

For Granplanker, 3 Tommers 1ste Sort, om Vaaren £ 6. 15., om Sommeren £ 7, om Høsten £ 7. 15. pr. Std., andre Sorter i Forhold.

For Furubord, 1 Tommes 1ste Sort, om Vaaren M. 0.08, om Sommeren M. 0.08½, om Høsten M. 0.09½, pr. løbende Fod, andre Sorter i Forhold.

For Granbord, 1 Tommes 1ste Sort, om Vaaren M. 0.06½, om Sommeren M. 0.07, om Høsten M. 0.07½, pr. løbende Fod, andre Sorter i Forhold.

For Ege-Pibestav, Kron, om Vaaren £ 177. 10., om Sommeren £ 180, om Høsten £ 185 pr. Mille.

For Furusleepers, om Vaaren 30 sh., om Sommeren 28 sh. 6 d, om Høsten 27 sh. 6 d pr. Load.

Forretningen med Kornvarer var kun ubetydelig, da det manglede paa tilstrækkeligt Tilførsel fra Rusland. Efter at Udførselsforbudene traadte i Kraft i Rusland er Handelen saagodtsom ophørt. Udførselen bestod af: 1 319 200 Ko. Rug, 501 800 Ko. Byg, 4 075 406 Ko. Havre mod 2 329 000 Ko. Rug, 387 300 Ko. Byg, 4 054 300 Ko. Havre pr. 1890. Transito-Noteringerne frit ombord have været: For Rug, om Vaaren M. 13.50, om Sommeren M. 15.50, om Høsten M. 11.80, alt pr. 100 Ko., for Byg, om Vaaren M. 11.10, om Sommeren M. 14.70, for Havre, om Vaaren M. 10.20, om Sommeren M. 12.20, om Høsten M. 11.80, alt pr. 100 Ko. Inden Distriktet

har Kornhøsten været under et Middelsaar, og Poteteshøsten har ligeledes givet et mindre Udbytte end sædvanlig.

Af Hørfrø udførtes 4 994 300 Ko. mod 7 418 100 Ko. pr. 1890 og vare Priserne frit ombord: For fin Vare, om Vaaren M. 180, om Høsten M. 200, for middels Vare, om Vaaren M. 150, om Høsten M. 180 pr. 1 000 Kil.

Hør. Forretningen har været af mindre Omfang, dog mangler enhver Opgave over det omsatte Kvantum. Udførselen fandt kun Sted med Jernbanen til Tyskland og Nordfrankrige. Salgspriserne vare: For Kron M. 20—21, for 4 Brand M. 13 à 13<sup>3</sup>/<sub>4</sub> pr. 50 Ko.

Fragterne noteredes følgende: For Seilskibe, paa London 7 sh. 9 d, 8 sh. 6 d, 8 sh. 3 d, 9 sh., Hull 7 sh. 3 d, Rochester 8 sh. 6 d, Lowestoft 8 sh., Lynn 8 sh. 6 d, Grangemouth 6 sh. 6 d, 6 sh. 9 d, 7 sh., 7 sh. 6 d, 7 sh. 9 d, Dundee 7 sh. 3 d, Tyne, Alloa 7 sh., Cardiff 9 sh., 6 d, Grimsby 9 sh. 6 d, 9 sh., Dublin 11 sh. 6 d, 13 sh., 12 sh. 9 d, 13 sh., Belfast 12 sh. 6 d pr. Load Furubjelker. Grangemouth 21 sh., Sunderland 21 sh., 20 sh., 18 sh. 6 d, Lowestoft 25 sh., Lynn 24 sh. 6 d, Stockton 21 sh., Tyne 21, 20 og 24 sh., Rio de Janeiro £ 4. 5., Santos £ 4. 5., £ 4. 10. pr. Std. Furuplanker. Amsterdam fl 18, Schiedam fl 16<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Zaandam fl 17—18. Bremen 32 M., Geestemünde 26—27 M., Nordenham 30 M., Papenburg 32 M., Kiel, Flensburg 19, 20 og 20<sup>1</sup>/<sub>2</sub> M., Lübeck 22—20 M., Stralsund 22—21 M., Hamburg 30 M. pr. Std. Furubord. Burg 16<sup>1</sup>/<sub>2</sub> M., Hamburg 15, 16 og 17 M., Papenburg 16 M., Kiel 10, 11, 10, 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> M., Finkenwalde 11—11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> M., Flensburg 10 M., Stralsund 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> M., Bremen 16<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—17 M., Rendsburg 14 M., Emden 16<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—17 M. pr. Læst Furubord. Firth of Forth £ 9, 8<sup>3</sup>/<sub>4</sub>, 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 9, 9<sup>1</sup>/<sub>4</sub>, 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 9, Hartlepool £ 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 8, 9, 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 9, London £ 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 10, 11, Goole £ 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Grimsby £ 10 pr. Mille Pibestav. For Dampskibe: Paa London 8 sh., 8 sh. 3 d, Lowestoft 8 sh. 3 d, Cardiff 9 sh., Southampton 10 sh., Grimsby 7 og 8 sh. pr. Load Furubjelker. London 24 sh., Lynn 24 sh., Yarmouth 25 sh., Sunderland 20 og 22 sh., Grimsby 24 og 23 sh., Stockton 21 sh. 9 d, Amsterdam fl 16<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 16, 16<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Dortrecht 27, 29 og 30 sh., Lübeck M. 20, 21 og 22, Papenburg M. 33—30 pr. Std. Furuplanker. Amsterdam fl 16, 15, 17, Dortrecht fl 14<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 16, 17, Lübeck M. 21, 20, 20<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 21, Kiel M. 22<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 20, Stralsund M. 21, Brake M. 32, Papenburg M. 34.33 pr. Std. Furubord, Hartlepool £ 9, London £ 8<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. 11. 12, Oporto £ 16<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pr. Mille Pibestav. Hartlepool 6 sh., 6 sh. 3 d, 6 sh. 9 d, 7 sh., Grimsby 6 sh. 6 d, 6 sh. 3 d, London 8 sh. 6 d, 8 sh., Boston 8 sh., 7 sh. 3 d, Grangemouth 7 sh. 6 d, Kristiania M. 18, 16, 17, 15, Gøteborg M. 18, Kiel, Lübeck M. 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pr. 5 000  $\text{R}$  Rug.

Paa- og Afmønstring. Ved Hovedstationen paamønstreet Aar 1891 11 Nordmænd, afmønstreet 6 Sømænd (2 Svenske, 2 Norske og 2 Tyske).

Sundhedstilstanden inden Distriktet har i enhver Henseende været god.

Carl L. Meyer.

## Bremen.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Rm.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
<b>I. Ankomne.</b>									
Fra Norge til Hovedsta- tionen . . . . .	5	1 148	-	-	5	1 148	-	-	7 072
” Norge til Vicekonsul- stationerne . . . . .	48	17 607	-	-	48	17 607	-	-	142 027
” andre Lande til Ho- vedstationen . . . . .	4	509	-	-	4	509	-	-	9 471
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne . . . . .	5	2 257	-	-	5	2 257	-	-	18 727
” andre Lande til Ho- vedstationen . . . . .	17	5 374	37	12 754	54	18 128	-	-	17 580
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne . . . . .	32	19 297	11	4 049	43	23 346	-	-	821 203
Ialt	111	46 192	48	16 803	159	62 995	95	40 201	1 016 080
<b>II. Afgaaede.</b>									
Til Norge fra Hovedsta- tionen . . . . .	41	14 186	11	3 802	52	17 988	-	-	103 861
” Norge fra Vicekon- sulsstationerne . . . . .	7	2 152	12	5 436	19	7 588	-	-	11 929
” Sverige fra Hovedsta- tionen . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-
” Sverige fra Vicekon- sulsstationerne . . . . .	6	1 130	4	1 405	10	2 535	-	-	6 830
” andre Lande fra Ho- vedstationen . . . . .	5	698	6	1 099	11	1 797	-	-	10 205
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . . . . .	7	5 287	61	26 336	68	31 623	-	-	94 418
Ialt	66	23 453	94	38 078	160	61 531	95	38 189	182 243

Af svenske Skibe ankom 75 dr. 16 947 Tons.

Konsulatafgifter: Af norske Skibe ved Hovedstationen M. 700.81, ved Vicekonsulsstationerne M. 2 873.51, hvoraf tilfaldt Konsulen M. 1 086.35. Af svenske Skibe ved Hovedstationen M. 465.14, ved Vicekonsulsstationerne M. 1 145.92, hvoraf tilfaldt Konsulen M. 340.39. Ialt tilfaldt Konsulen M. 2 592.69.

*Aarsberetning indkommet 28de Marts 1892.*

Om end en betydelig Tilvæxt i Bremens Skibsfart og Handel fandt Sted i forrige Aar, saa var dog dette ikke gunstigt for Bremen. Med Undtagelse af Stapelartikler, Korn og Ris, og noget Brasiltobak, der gjennemløb betydelige Konjunkturer, var hverken Vareforretningen eller Industrien eller Skibsfartens Udbytte lønnende, og Kapitalister har ligeledes ved den tildels stærke Kursnedgang i alle Anlægspapirer lidt betydelige Tab. I

Handelen med de forenede Riger aftog Indførselen baade for Norge og Sverige ikke lidet, medens Udførselen til begge Lande atter tiltog, hvilket i det Hele bevirkede en Stigning af Omsætningen. Ind- og Udførsel til og fra de forenede Riger var i 1891 Kr. 9 902 297, 1890 Kr. 8 907 121, 1889 Kr. 10 326 297, 1888 Kr. 8 973 421, 1887, Kr. 8 695 563. Antallet af de paa Weser kommende norske Skibe, der indklareredes i Bremen, var 1891, 92 dr. 38 581 Reg. Tons, 1890, 98 dr. 39 006 Tons, 1889, 100 dr. 39 547 Tons, 1888, 97, 42 269 Tons, 1887, 93, 46 609 T.

Fra Norge ankom til Weser 46 norske, 23 tyske, 3 hollandske og et dansk Skib, ialt i 1891, 73 dr. 19 665 Tons, 1890, 102, 22 973 T., 1889, 78, 18 737 T., 1888, 99, 18 239 T., 1887, 73, 19 788 T. Værdien af de dermed indbragte Ladninger var i 1891 Kr. 568 766, 1890, 689 799, 1889, 694 457, 1888, 623 821, 1887, 546 073. Fra Weser gik til Norge 46 norske, 29 tyske, 5 hollandske, 2 engelske Skibe, ialt 82 dr. 20 441 Tons mod 1890 103, 22 601 T., 1889, 83, 20 764 T., 1888, 92, 20 204 T., 1887, 60, 11 966 T. Værdien af de hermed afsendte Ladninger var i 1891 Kr. 3 446 264, 1890, 2 380 247, 1889, 2 698 632, 1888, 2 664 531, 1887, 2 462 898.

For norsk Regning købtes et Dampskib paa 1 405 Tons for Rm. 205 000 og 2 Seilskibe paa 1 631 T. for Rm. 165 000.

Til Brake og Nordenhamn ankom fra Norge 23 ladede norske Skibe dr. 7 768 Tons, til Emden 3 dr. 1 068 T., og til Papenburg 1 dr. 378 T.

Hele Bremens Handel var i 1891, Indførsel Rm. 759 763 471 og Udførsel Rm. 714 736 065, ialt Rm. 1 474 499 536 mod i 1890 Rm. 1 456 535 999, 1889 Rm. 1 292 037 794, 1888 Rm. 1 190 196 094, 1887 Rm. 1 094 226 190.

Ankomster af Skibe fra alle Dele af Verden var 1891, 3 552, dr. 2 084 214 Tons, 1890, 2 950, 1 733 809 Tons, 1889, 2 883, 1 682 726 Tons, 1888, 2 665, 1 477 499 T., 1887, 2 897, 1 444 683 T.

Udvandringen over Bremen var i 1891, 138 457 Personer i 245 Skibe.

Wesers Handelsflaade var 1891, 538 Skibe paa 507 977 Tons, 1890, 527, 495 237 T., 1889, 513, 458 905 T., 1888, 520, 436 776 T., 1887, 537, 437 957 Tons.

Om de herværende Handelsforhold i Almindelighed tillader jeg mig at henvise til den i Aftryk indsendte Indberetning fra Handelskammeret og Bremens Bank. Det tidligere indsendte Tilbageblik fra de forenede Mæglere har desværre ophørt at udkomme. Handelskammerets statistiske Meddelelser og Norddeutsche Lloyds Aarsberetning vil senere medfølge.

De herværende Dampskibsselskabers Udbytte var i 1891 atter væsentlig slettere end i 1890. „Neptun“ giver kun 8 pCt., „Hansa“ 3½ pCt. og Norddeutsche Lloyd slet ingen Dividende. For Norddeutsche Lloyds forøgede Farter, 3 Gange ugentlig til New York, var Trafiken ikke tilstrækkelig, hvorfor der iaar kun vil foregaa 2 ugentlige Expeditioner med Hurtigdampskibe. Derhos var Fragterne største Delen af Aaret ugunstige, Driftsudgifterne, især Kul, endnu meget høie, og endelig Udbyttet af de subventionerede Linier stedse tabbringende, saaat Reisernes Udbytte stod meget tilbage mod tidligere Aar, hvoraf da dette ugunstige Resultat maatte følge. De i forrige Aar af Norddeutsche Lloyd paatænkte Reiser til Nordkap maatte paa Grund af utilstrækkelig Deltagelse opgives.

Den paatænkte Udvidelse af Kaiserhofen i Bremerhaven vil paabegyndes iaar, efterat Forhandlingerne med Nabostaten om Kjøb af Anlægsterræn er afsluttet. Arbejderne med Korrektionen af Nedre Weser gik i forrige Aar uforstyrret fremad. Skihe med et Dybgaaende af 4½ M., naar uden Van-



skelighed Staden Bremens Havn, og man venter sikkert at komme lige til 5 Meters Dybgaende. Trafiken med Søskibe er ogsaa betydelig tiltaget i Bremens Havn, thi medens i de 11 første Kalendermaaneder af 1889, 976 Skibe dr. 130 000 R. T. Rumindhold ankom hid, var i samme Tid 1891 Antallet 1 472 paa 298 000 Tons. Man har ogsaa paabegyndt en Forbedring af Farvandet i Aussenweser fra Bremerhaven til Søen, hvilket er saa vidtgaaende, at vel to yderligere Bygningsaar vil medgaa til Arbeidernes Fuldførelse.

Den nye Forordning om Sluseafgifterne i Bremerhaven har jeg tilladt mig at indsende.

Den i forrige Rapport omtalte Styrteindredning til Indladning af Stenkul i herværende Frihavneomraade er færdig, derimod er Tidskugle-Indretningen endnu ikke kommet i Gang.

Revisionen af den herværende Losselov er endnu ikke afsluttet, og den paatænkte Revision af Loven om Befordring af Udvandrere kan undværes, saafremt en tysk Rigslov skulde blive iværksat om denne Gjenstand, hvilket vil komme til Afgjørelse ved næste Rigsdag i Berlin.

Meningerne om Nødvendigheden af Forbedringen af de naturlige og Istandbringelse af kunstige Vandveie for billig Transport af Varer til Indlandet, er ogsaa i forrige Aar blevet gunstigere og der er i flere Retninger truffet forberedende Skridt til Virkeliggjørelse af de forskellige Planer.

Den i forrige Beretning omtalte Handelsudstilling vil blive bevaret for Byen, idet der ved Kjøbmandsskabets Offervillighed og Statshjælp vil blive bygget „Ein städtisches Museum für Natur-Völker- und Handelskunde“ paa den herværende Banegaardsplads, hvori ogsaa Byens ethnografiske og naturvidenskabelige Samlinger vil faa bedre Anbringelse end hidtil.

De norske Dampskibe Kong Sigurd og Bremen har ogsaa i forrige Aar underholdt regelmæssig ugentlig Forbindelse mellem Christiania og Bremen, paa Tilbageveien anløbende Göteborg.

Paa norske Skibe paamønstredes her ved Konsulatet 13 og afmønstredes 44 Sømænd. 1 Mand rømte. Sundhedstilstanden var i forrige Aar tilfredsstillende saavel her som i Vicekonsulatdistrikterne, skjøndt Influenza undertiden optraadte ret heftig.

Vicekonsul Manns i **Papenburg** indberetter Følgende: „Det forløbne Aar var tilfredsstillende for Handelen. I Aarets første Maaneder var Afsetningen af Varer flau, men der udviklede sig om Sommeren en livlig Forretning, der varede til Aarets Slutning, ligesom Priserne, der i Begyndelsen af Aaret var særdeles trykkede, om Sommeren undergik en Forbedring, der mærkedes til Aarets Slutning.

I Stedets største Handelsvare, Trælast, udviklede sig en meget levende Forretning, hvorved Indførselen af denne Artikel var betydelig større end i 1890. Oplagene af Trælast sidst i Aaret paa Pladsen kan anslaaes til ca. 7 000 Std. med ca. 6 000 i 1890.

Skibsarten gav i det Hele intet tilfredsstillende Resultat. Fragterne var ved Skibsfartens Begyndelse meget trykkede, og hele Aaret var Tilbudet af Skibe saa rigeligt, at Fragterne uagtet stigende Behov for Skibsrum ikke væsentlig kunde hæve sig. En ihøst indtraadt Bedring af Fragterne var kun forbigaaende og uden Betydning.

Trælastindførselen hid er nu næsten ganske optaget af Dampskibe. Indførselen var 2 000 Std. Trælast fra Norge, 4 500 Std. fra Sverige, 6 500 Std. fra Rusland, 4 000 Std. fra tyske Østersøhavne, 5 700 Tons Skifer fra England, 3 800 Tons Korn fra Holland og tyske Østersøhavne, 900

Tons Stenkul fra England, 2 500 Tons diverse fra Holland og tyske Østersøhavne. Udførselen til Norge var 3 200 Tons Cokes. Trælastfragterne var fra Norge hertil i Gjennemsnit M. 21 pr. Std., fra Sverige 30 M., tyske Østersøhavne 30 M. og Rusland 32 M. pr. Std. For Cokes til Norge M. 5—6 pr. Ton, Sverige M. 4½—7, tyske Østersøhavne M. 5—7½, og for Kul M. 4—5 pr. Ton.

Indførsel fra Norge til Bremen 1891: Fisk, saltet etc.: Sardeller og Ansjovis 1 162 Kg. Netto, 1 433 M., tørret Fisk, 4 207, 2 477 M. Havre, 177 573 K., 21 664 M., Smør 13 831 K., 18 730 M., Kjød, Vildt og Fugl 264 K., 413 M., Konserver 420 K., 382 M., Tobak, Cigarer 30 Mille, 405 M., andre Fortæringsgjenstande for 311 M., Bygningsmaterialier, Brosten 10 984 Qum., 74 987 M., Gjødning 816 633 Kg., 40 832 M., Huder, raat Peltsværk 27 K., 150 M., Træ, Gran, Or, etc. 4 274 Kbm., 82 762 M., Bord og Planker 1 171 918 Stk., 314 053 M., Naturalier 262 Kg. Brutto 427 M., Papirmasse 30 570 Kg. N., 1 284 M., Tran 1 353 Td., 61 981 M., Stangjern 7 076 Kg., 1 250 M., Staal 23 K., 10 M., Seil 673 Kg. B., 1 952 M., Uldvarer 256 K. B. 1 280 M., Jernvarer, Søm 2 795 K. N., 866 M., andre 4 440 K. B., 6 660 M., Trævarer, alm. 1 885 K. B., 628 M., Metalvarer, 1 155 K. B., 3 003 M., Papir 2 473 K. B., 803 M., Stenvarer, 841 K. B., 675 M., andre Industrigjenstande 442 K. B., 444 M., ialt M. 639 862, nemlig Fortæringsgjenstande: Dobbelcentner Brutto 2 009, M. 45 815, Raastoffe 213 203, M. 576 476, Halsfabrikater 71, M. 1 260, Manufakturvarer 9, M. 3 232, andre Industrivarer 142, M. 13 079, ialt D.Ctr. B. 215 434, M. 639 862.

Udførsel til Norge i Kilogram Netto: Amidam, 68 078, M. 30 596, Krydderier: Kassia lignea, 2 855, M. 1 407, Peber 1 200, M. 1 164, andre Krydderier 684, M. 795, Honning 3 359, M. 2 114, Kaffe 149 414, M. 257 731, Kakao 2 350, M. 2 962, Kjød og Kjødvarer 371, M. 600, Gryn 31 484, M. 8 501, Ost 1 048, M. 1 500, Rugmel 5 941, M. 1 590, andre Levnetsmidler 1 873, M. 619, Frugt, frisk og tørret 1 040, M. 730, Ris, 2 480 733, M. 470 315, Salt 398 116, M. 14 602, Arak 1 037 Liter, M. 1 003, Cognak L. 1 260, M. 2 055, Rum L. 12 388, M. 9 925. Tobak: Java 3 006 Kg. N., 3 309, Sumatra 4 523, M. 8 404, anden ostindisk 9 669, M. 9 419, Havana 4 355, M. 10 438, Cuba 3 322, M. 6 077, Domingo 2 775, M. 3 220, Portorico 3 806, M. 4 287, Brasil 29 077, M. 44 120, Kanaster (Varinas) 3 713, M. 4 410, Columbia 1 108, M. 1 021, Kentucky 407 315, M. 409 043, Maryland 6 409, M. 7 122, Ohio 6 142, M. 8 913, Seedleaf 8 239, M. 12 850, Virgini 1 013 446, M. 1 095 889, ungarsk 2 847, M. 1 753, tyrkisk etc. 6 128, M. 7 675, Cigarer fremmede 18.7 Mille, M. 629, tyske 993,2 Mille, M. 56 974, Stengler, amerik. 9 962 Kg. N., M. 2 706, Kvæg-foder, Risaffald 9 916, M. 950, Vin, fremmed og andre 35 043 Liter, M. 24,536, Sukker raff. tysk 246 181 Kg. N., M. 82 290, andre Fortæringsgjenstande for M. 599, Bygningsmaterialier: Asfalt og Asfaltjord 86 700 Kg. N. M. 4 423, Cement 93 397, M. 3 580, Dehl- og Legesten 123, Kv.m., M. 850, Stenkul og Cokes, tyske 25 112 Hekt., M. 22 852, Droguerier: Gummi Arabicum 283 K. N., M. 340, anden Gummi 1 726, M. 1 633, Potaske 6 175, M. 2 230, Schellak 2 005, M. 3 234, andre raa Droguer 983, M. 674, præparerede Salte 5 463, M. 2 316, Saltsyre 75 107, M. 5 333, Svovlsyre 71 648, M. 4 657, andre Syrer 3 064, M. 1 087, andre Kemikalier 8 753, M. 9 030, Farvestoffe: Indigo 373, M. 4 381, andre Farvestoffe 1 553, M. 1 370, Farvevarer: Blyhvidt 1 394, M. 599, Fernis 3 463, M. 2 921, Ultramarin 493, M. 513, andre Farvevarer 18 594, M. 16 925, Gly-

cerin 1 235, M. 923, Cedertræ 11.7 Kbm., M. 1 800, Korktræ 2 555 Kg. N., M. 2 890, Petroleum 647 153, M. 88 852, Maskinfedt etc. 18 358, M. 5 899, andre Olier 1 667, M. 365, Stolerør 1 550, M. 1 739, Rørstokke 308 Kg. B., M. 263, Tungspat 20 115 Kg. N., M. 664, Bomuld 20 242, M. 20 200, Faareuld 46 694, M. 127 013, Tobakslud 3 775, M. 4 757, Lerjord: Pibeler 50 000, M. 1 805, Porcellænsjord etc. 50 300, M. 1 285, andre Raastoffe for 568, Jerntraad, tydsk 52 841 K. N., M. 8 136, Staaltraad, tydsk 63 349, M. 41 810, andre Metaller 2 822, M. 440, Bomuldsvarer, tyske 4 180, K. B., M. 12 838, Manufakturvarer, tyske 189 K. B., M. 370, Bøger og Tryksager 1 974 do., M. 7 364, Støbejern, tydsk 24 658 K. N., M. 4 228, Søm, tyske 105 593 do., M. 23 266, Staalvarer, tyske 102 332 K. B., M. 399 095, andre Jernvarer, tyske o. a., 227 664, K. B., M. 309 570, Galanteri- og Kortevarer 676 K. B., M. 1 561, Husgeraad 289, K. B., M. 278, Glasvarer, tyske K. B., 1 880, M. 323, Hampevarer 1 606, K. B., M. 1 555, Trævarer: Cigarkassebord, tyske 18 241, K. B., M. 15 105, fine Trævarer, fremmede 242, K. B., M. 465, tyske 938, K. B., M. 1 415, Fade 21 854 K. B., M. 2 148, Skoplugge 12 294 K. N., M. 3 413, andre alm. Trævarer 4 164 K. B., M. 2 352, Korkevarer, tyske 2 438 do., M. 4 249, Lim 312 K. N., M. 231, Maskiner, fremmede 670 K. N., M. 510, tyske 113 043 K. N., M. 67 214, Matter 451 Kg. B., M. 419, Messingvarer, tyske 1 002 do., M. 2 605, Metalvarer, tyske 279, 643 M., Stentøi, fint, tydsk, 1 914 do., M. 776, Pottemageri, alm., tyske 2 623 do., M. 656, Tændstoffer 1 109 do., M. 325, andre Industriprodukter 1 607 do., M. 873, ialt Mark 3 877 047, hvoraf Fortæringsgjenstande Dobbelt Ctr. Brutto 52 225, M. 2 614 843, Raastoffe D.Ctr. 26 993, M. 347 971, Halvfabrikater D. Ctr. 1 263, M. 50 386, Manufakturvarer D. Ctr. 44, M. 13 208, andre Industriprodukter D. Ctr. 6 608, M. 850 639, ialt D. Ctr. 87 133.

Herm. S. Gerdes.

## Montevideo.

Der ankom fra fremmede Lande til Hovedstationen med Ladning 82 norske Skibe dr. 70 722 Tons og i Ballast 1 dr. 301 Tons, og til Vicekonsulstationen med Ladning 7 dr. 2 503 Tons og i Ballast 6 dr. 1 935 Tons, ialt 96 dr. 75.661 Tons, alt Seilskibe. Bruttofragter til Hovedst. Kr. 1 617 811, til Vicekonsulst. Kr. 85 097, ialt Kr. 1 702 908.

Der afgik til fremmede Steder fra Hovedst. med Ladning 18 dr. 9 297 Tons og i Ballast 70 dr. 68 422 Tons, og fra Vicek. med Ladning 9 dr. 3 029 Tons og i Ballast 5 dr. 1 712 T., ialt 102 dr. 82 460 Tons. Bruttofragt fra Hovedst. Kr. 140 506, fra Vicek. 82 936, ialt 223 442.

Erlagt Konsulatafgift ved Hovedst. Kr. 4 935.16, ved Vicek. Kr. 301 06.

For at reparere eller for Ordre ankom 24 norske Skibe dr. 11 018 Tons.

Af svenske Skibe ankom 17 dr. 10 676 Tons.

*Aarsberetning dateret 5 Marts 1892.*

Af de forenede Rigers Dampskibsflaade har kun det svenske Dampskib „Wilhelm“, dr. 147 Tons, der gaar i Kystfart paa La Plata Floden og dens Bifloder, 2 Gange besøgt Distriktet.

Af norske Skibe ankom 1891, 95 dr. 75 661 T., 1890, 158, 129 044 T. og 1889, 172, 132 482 T., samt afgik 1891, 102, 82 460 T., 1890, 162, 130 066 T., 1889, 179, 138 192 T.

Den i 1890 begyndte og i hele 1891 stærkt sig udviklende Handels- og Finantskrise har ogsaa paa Søfarten udøvet en meget skadelig Indflydelse, og udvise Opgaverne for den norske Skibsfart en Nedgang af 66 Skibe paa 54 371 Tons eller 43 %. Bruttofragterne for Indgaaende var for norske Skibe 1891 Kr. 1 702 908, 1890 Kr. 4 455 661 og 1889 Kr. 4 917 663 og for Udgaende 1891 Kr. 223 442, 1890 Kr. 353 491 og 1889 Kr. 341 663. Den norske Fragtfortjeneste gik saaledes i det Hele ned med ca. 60 %. Denne store Nedgang er ikke alene grundet i Landets lokale Forhold, men ogsaa for en stor Del i de raadende trykkende Fragtkonjunkturer i Almindelighed, især i de engelske Kulhavne.

Fragterne var for norske Skibe følgende i Gjennemsnit pr. Register-ton: Til Hovedstationen: Stenkul fra engelske Havne (Antal 55) 25 sh. 5 d, 1890, 34 sh. 10 d, Jernbanemateriel fra do. (4) 23 sh., 1890, 29 sh. 10 d, Stykgods fra New York (6) 34 sh. 2 d, 1890, 51 sh. 10 d, Hamburg (1) 36 sh., 1890, 49 sh. 3 d, London (1) 35 sh. 10 d, Træ fra nordamerikanske Havne (1) 37 sh. 5 d, 1890, 54 sh. 2 d, Salt fra Cadiz (3) 23 sh. 4 d, 1890, 38 sh. 4 d, Trapani (1) 29 sh. 6 d, Sukker fra Pernambuco (1) 26 sh. 5 d, Yerba Mate fra brasilianske Havne (7) 24 sh. 7 d, 1890, 26 sh. 6 d. Til Paysandu: Stenkul fra engelske Havne (1) 40 sh. 4 d, 1890, 57 sh. 6 d, Træ fra Nordamerika (1) 57 sh. 3 d, Jernbanemateriel fra Antwerpen (5) 33 sh. 2 d.

Afgaaede: Fra Hovedstationen Huder og Uld til New York (6) 16 sh. 7 d, 1890, 17 sh. 4 d, Havre (1) 24 sh. 5 d, 1890, 23 sh., Falmouth f. O. (3) 27 sh. 5 d, Antwerpen (1) 36 sh. 6 d, Ben og Benaske Falmouth f. O. (2) 22 sh. 9 d, Talg og Horn Genua (1) 24 sh., Talg Pernambuco (1) 21 sh. 2 d. Paysandu: Huder og Uld til europæiske Havne (3) 41 sh. 9 d, 1890, 39 sh., Ben og Benaske til do. (3) 24 sh. 6 d, 1890, 25 sh. 11 d, Talg til do. (3) 28 sh. 2 d, 1890, 31 sh.

Paa norske Skibe afmønstredes 109, paamønstredes 64 og rømte 9 Mand (imod 1890 58). Den store Nedgang i Rømningerne kommer af Mangel paa Hyrer og disses usædvanlige Lavhed. Her paamønstrede Søfolk fik i Hyrer: Styrmand £ 3—4 pr. M., Tømmermand £ 3—3; 10 sh., Seilmager £ 3—3, 5 sh., Kok og Stuert £ 3—4, Matros £ 2, 10 sh.—3, Letmatros £ 1. 10 sh.—2. 10 sh. Jungmand £ 1—1. 10 sh.

Efter officielle Opgaver var Skibsfarten paa Republikens Havne (Kystfarten iberegnet) i 1890: Ankomne: Dampskibe med Ladning 2 827, dr. 2 789 983 Tons, i Ballast 4 272, 1 367 982 Tons, ialt 7 099, 4 157 965 T. Seilskibe med Ladning 3 972, 407 151, i Ballast 2 556, 154 392 T., for Ordre til Uruguay 43, 22 752 T., ialt 6 571, 584 395 Tons.

Afgaaede: Dampskibe med Ladning 3 149, 2 777 869 T., i Ballast 3 961, 1 387 975, ialt 7 110, 4 165 844. Seilskibe med Ladning 4 108, 324 909 T., i Ballast 2 319, 249 631, ialt 6 427, 574 540 T. Sammenholdt med 1890 vise disse Tal en Nedgang af ankomne 2 499, 956 508 Tons eller ca. 20 %, og af afgaaede 2 507, 1 003 545 Tons eller ca. 22 %.

Til Veiledning om de forskellige Nationers Deltagelse i Skibsfarten paa

dette Sted tjener følgende fra de fornemste herværende Skibsmæglere erholdte Opgaver over ankomne 457 Seilskibe, dr. 280 426 Tons: Deraf var engelske 106, norske 103, spanske 77, italienske 60, tydske 26, svenske 23, nordamerikanske 21, danske 10, hollandske 8, østerrigske 7, orientalske 5, russiske 4, brasilianske 4, argentinske 2, franske 1.

Det norske Barkskib „Stavanger“ forliste paa Kysten ved Castillo, og ankom hid Besætningerne paa de i aaben Sø forladte norske Skibe „Herrman“, „Graf Otto“, „Prince Henry“ og „Criemhilde“. Det norske Barkskib „Alert“ solgtes i denne Havn til fremmed Kjøber.

I Montevidéos Havn, og især paa dens Red, hvor de største Skibe losse sine Ladninger, har i de sidste Aar Havarier tiltaget i en foruroligende Grad, idet mange af de der for Anker liggende Skibe under sydlige og især sydvestlige Storme (Pamperos) er kommet i Drift. I saadanne Tilfælde tilbyde herværende Bugserbaade Tjenester, hvorfor siden fordres Erstatninger, som modsvare Bjergeløn, skjøndt der ikke findes nogensomhelst Ret til saadanne Krav; men af Frygt for Ophold og langvarige og kostbare Processer maa Skipperne som oftest underkaste sig saadanne Prellerier. Saaledes blev f. Ex. nylig for et norsk Skib godtgjort for saadan Bistand £ 800, og en svensk Skibsfører ligger nu i et analogt Tilfælde i Proces, som jeg haaber vil blive vundet og tildels stoppe denne almindelig tiltagende Uskik, som Konsulatet hidtil ved sin Indflydelse vel har kunnet noget hindre, men ikke afskaffe. Beklageligt er det, at ofte nok ligger Skylden for saadanne Ulykker hos Befalet, der ikke har iagttaget Havnereglementet og tværtimod dets Bestemmelser ladet sine Skibe blive liggende med alle Stænger og Rær og i de fleste Tilfælde har sine Ankerkjettinger uklare.

Som allerede før indberettet har Regjeringen i Dekret af 9 Januar sidstl. lettet Skibsfartens Paalæg i Republikens Havne. Nu betales altsaa i Fyrafgift for udenfra kommende Skibe kun  $6\frac{3}{4}$  cts. pr. Reg. Ton mod  $13\frac{1}{2}$  cts., der erlagdes indtil nævnte Datum. Den i Republikens Havne (undtagen Montevideo) oppebaarne Tonnageafgift 10 cts. pr. Ton vil ophøre, saasnart man med denne Afgift har kunnet dække et Beløb af \$ 3 000, mod hvilken Sum Regjeringen har forbundet sig til at bidrage til Opudring af Almiron Passet (ved Paysandu). Patentafgiften (§ 90 for hver Reise) for Dampskibe, som ikke tilhøre de regulære Postlinier, er afskaffet. Og endelig befries Skibe, som her indløbe i anden Hensigt end saadan som kan betegnes som Handels- eller Fragtoperationer, for alle Fyrafgifter.

Handelen. I endnu høiere Grad end Skibsfarten har Handelen lidt i det forløbne Aar. Man maa gaa tilbage 10 Aar for i Statistiken at gjenfinde det Tal, hvortil Indførselen nu er reduceret. Lige siden Ulykkesaarene 1875—76 har en saadan Stagnation i Affærene ikke fundet Sted, og selv da forekom ikke Betalingsindstillinger eller Fallitter i saadan Mængde. Krisen, der efter næsten 2 Aar endnu ikke kan ansees for at være begyndt at gaa tilbage, fremkaldtes af mange uligeartede Grunde, hvoraf de fleste endnu ikke er ophævet. Blandt disse er de politiske uden Tvivl de alvorligste. Det stedse stigende Budget, der forrige Aar opgik til \$ 16 000 000 paa 800 000, altsaa ca. 78 Kr. pr. Indvaaner, har nødsaget Styrelsen til at paalægge Handelen og Industrien nye Byrder. Regjeringens Intervention i den s. k. Nationalbank, hvis Fald udstrakte Elendigheden til alle Samfundsklasser, har havt en særdeles skadelig Indflydelse paa Handelen. De stadig i Pressen optrædende Trudslar om Udgivelse af Papirmynt med Tvangskurs har foraarsaget en stor Del af Kapitalens Bortdraging fra Markedet. De hele Aaret verserende Rygter om Forstyrrelse i den indre Fred gjorde mere

Skade end det strax kvalte Udbrud i Oktober. For at sikre sin Indflydelse over Hæren har Regjeringen, efter Pressen, bortgivet hundredevis af høiere Militærgrader og dette paa en Tid, da den var nødt til at gjøre Akkord med sine udenlandske Kreditorer, og var 4 Maaneder forsinket i Dækning af sine Administrationsudgifter. — Grunde af anden Art er den Saldo af over 22 Mill. Pesos, som Republiken skylder Udlandet for de sidste 4 Aars Overskud af Indførselen. Ligeledes har Fallitter af den største Del af de i 1887—89 i alle Forretningssgrene dannede Selskaber forarsaget Landet, og især Handelen, store Tab. Den høist betydelige Nedgang som har fundet Sted i Priserne paa de fleste af Republikens Produkter paa de fremmede Markeder, har ikke lidet bidraget til den almindelige Elendighed, og sluttelig forøger vort Retsvæsen, der gjør det til en Sjeldenhed, om Noget kan reddes fra en fra Domstolene kommet Konkurs, under de nuværende Forhold ikke lidet den almindelige Ulykke.

Indførselen, der i 1889 var næsten 37 Mill. \$, nedgik 1891 til \$ 18 978 420, fordelt saaledes: Drikkevarer \$ 1 998 361, Madvarer 4 317 318, Tobak og Cigarer 273 131, Tøier i Almindelighed 2 561 557, Færdige Klæder etc. 1 007 733, Materialier for Industri, Maskiner etc. 4 516 257, andre Artikler 2 539 572, Levende Kvæg 764 488.

Udførselen var af levende Kvæg \$ 1 510 083, Produkter af Kvægdrift og Saladeros \$ 24 805 504, do. af Agerbrug 158 132, andre Produkter 391 206, Provisioner til Skibe i Montevideos Havn 133 343, ialt \$ 26 998 270. Sammenholdt med tidligere Aar var Indførselen: 1887, \$ 24 615 944, 1888, 29 477 448, 1889, 36 823 863, 1899, 32 364 627, 1891, 18 978 420, og Udførselen, 1887, \$ 18 671 996, 1888, 28 008 254, 1889, 25 954 107, 1890, 29 085 519, 1891, 26 998 270. For 1891 viser saaledes Indførselen mod 1890 en Nedgang af 41 pCt. Denne Reduktion falder dog forskjelligt paa de forskjellige Grupper og mest i Forhold eftersom disse kan betegnes som Luxusartikler. Saaledes var Nedgangen i Tøier og Drikkevarer mindst eller 32 %, da her ikke tilvirkes noget Slags Tøier, og af Indførselen af Drikkevarer udgjør Vin endnu ca. 80 %. Af færdiggjorte Klæder indførtes ca. 34 % mindre end i 1890, og af Madvarer 36 %. Denne sidste Rubrik bestaar for en stor Del af indført Hvede og Mel, da Høstens Udbytte var daarligt. Importen af Materialier for Industri etc. aftog med ca. 48 % paa Grund af, at de fleste Foretagender standsede. Nedgangen i Tobak og Cigarer var 54 %, og af andre Varer, der for en stor Del bestaar af Luxusartikler, 61 %.

Udførselen nedgik med ca. 7 %.

Der var ingen direkte Ind- eller Udførsel fra eller til de forenede Riger i 1891. Som sædvanligt indførtes over Hamburg og andre Havne nogle Partier norsk Klippisk. Denne Import, der i 1889 var ca. 470 000 Kg., nedgik i 1890 til ca. 390,000 Kg. og var antagelig i 1891 endnu mindre. Priserne var fra \$ 9.50 til 12.50 pr. Qv., Tolden \$ 2.30 pr. Qv. deri indbefattet.

Afsætningen af amerikansk Furu var ligeledes begrændset paa Grund af de fleste Bygningsforetagenders Ophør. I 1890 indførtes deraf ca. 4 500 000 Kubikmeter, hvilket altfor store Forraad trykkede Priserne i den Grad, at disse hele Aaret var nominelle.

Følgende Priser noteredes for Republikens forskjellige Exportartikler: Saltede Ox- og Kohuder pr. 75  $\mathcal{W}$  \$ 3.80 à 5.85, tørre do. pr. 40  $\mathcal{W}$  \$ 3.10—3.95, do. Hestehuder pr. 10  $\mathcal{W}$  \$ 1.05—1.20, uren Mestizo Uld pr.  $\mathcal{W}$  \$ 2.20—3.95, Faare- og Lammeskind pr.  $\mathcal{W}$  \$ 0.085—0.14, Saladero

Talg pr.  $\mathcal{D}$  § 1.20—1.35, Oxe- og Kohorn pr. 1000, Oxe § 68.50, Ko § 18, Ben og Benaske pr. Ton § 13.50—14.50, tørket Kjød (tasajo) pr. Qv. § 3.06—4.32.

Uagtet disse lave Priser paa vore Raaprodukter, der i Kvalitet som oftest overtræffe Nabolandenes, har de forenede Rigers Handlende og Industridrivende ikke endnu gjort noget Forsøg paa at indlede direkte Forbindelser med Republiken. Konsulatet tror derfor at burde fæste deres Opmærksomhed navnlig paa Kvaliteten af Landets Produkter, der i Forening med de nuværende Prisnoteringer lader Sammenligningen falde ud til dets Fordel.

I Republikens Slagterier (saladeros) nedslagtedes i Aaret 667 100 Stkr. Kvæg til Udførselen, hvilket viser en Forøgelse af 25 000 sammenholdt med 1890.

I Industrien raadede hele Aaret trykkede Konjunkturer og der kan ikke paapeges nogen Forøgelse af Produktionen, med Undtagelse af Spirit- og Øltilvirkningen paa Grund af de næsten prohibitive Toldsatser, der hviler paa Indførselen af disse Artikler.

Agerbrug. Hvede, der lige til Slutningen af Aaret lovede en fuldkommen god Høst, har paa Grund af den stadige Mangel paa Regn og den stærke Hede givet en Afkastning, som maa ansees for at være under midt-dels. Mais, der udgjør Hovedbestanddelene i den agerbrugende Befolknings Føde, er af samme Grund næsten ganske borttørket i de sydlige Departementer, hvorimod den skal staa lovende paa Anlæggene nordenfor Rio Negro. Man imødeser derfor Vintermaanederne med Frygt for tildels virkelig Nød blandt endel af Landbefolkningen. Priserne noteres allerede nu § 3.90—§ 5 pr. fanega 110 Kg. Hvede og § 2.20—2.85 pr. do. Kg. 104 Mais. Forsøg er gjort med Tobaksdyrkning med større og mindre Held. De Kvaliteter, der hidtil er erholdt, kan kun betegnes som ordinære.

Paa Vin dyrkningen er i de senere Aar lagt adskilligt Arbejde og Møje, og beregnes Afkastningen, som iaar bliver særdeles rigelig, til over en Million Liter; den vil om nogle faa Aar, naar alle de nye Plantager give Afkastning, blive mangedoblet. Endnu mangler dog her de fleste Dyrkere Kjeldere og andre tidsmæssige Indretninger til Vinens omhyggelige Tilberedning og Magasiner, men man nærer nu ikke nogen Tvivl om, at vi om kort Tid ikke længere skal behøve at skatte til Udlandet for denne Artikel, hvoraf Indførselen i 1890 opgik til en Værdi af § 3 632 490, altsaa ca. 13 800 000 Kroner.

Indvandringen var i Aaret 11 916 Personer og Udvandringen 19 809. Republikens Befolkning tabte saaledes 7 893 Personer, der ikke længere fandt Arbejde og Ophold hersteds.

Jernbanenettet er udvidet ved Centralbanens Udstrækning til Grændsebyen Rivera. Vi har nu to Jernbaneforbindelser med Brasilien, og der arbeides paa en tredje over Nico Perez, til hvilken By Trafiken allerede er aabnet.

Telegraflinierne. Statens udgjør 4 357 Km. og Jernbanernes 1 045, ialt 5 402 Km.

Statsgjælden. Konsoliderede udgjorde 1 Juli 1891, da Rentebetalingen indstilledes, § 78 604 210 til dels 5 %, dels 6 %. Hertil kommer adskillige Beløb, som Staten skylder for Jernbanegarantier, saa Totalbeløbet af den nylig i London konverterede  $3\frac{1}{2}$  % Gjæld udgjør § 90 710 000. Derhos udgjør den indenlandske dokumenterede Gjæld ca. § 4 000 000. Hertil kommer de internationale Laan, der udgjør § 2 144 875 og et brasiliansk af Staten garanteret Laan af § 13 000 000 til Nationalbanken, saa

at den hidtil konstaterede Gjæld opgaar til ca.  $\text{§}$  100 000 000 eller ca. 21 Mill. Pund Sterling, hvilket udgjør ca. 481 Kroner paa hver af Landets Indvaanere. Derhos findes Reklamationer, der er erkjendt i Principet, om end ikke i Beløbet, som f. Ex. fra den brasilianske Regjering for Krigssubsidier etc. og en Mængde private, saa at Uruguay antagelig i Forhold til sin Folkemængde er et af de mest gjældbetyngede Lande i Verden.

Vexelkursen varierede mellem: London  $50\frac{3}{4}$ — $52\frac{3}{4}$  d, Paris frcs. 5.33—5.52, Antwerpen frcs. 5.35—5.56, Hamburg M. 4.32—4.51 pr.  $\text{§}$ .

Sam. Blixén.

## Stettin.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Rm.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
<b>I. Ankomne.</b>									
Fra Norge til Hovedstationen . . . . .	35	7 041	-	-	35	7 041	-	-	70 932
” Norge til Vicekonsulsstationerne . . .	8	1 832	-	-	8	1 832	-	-	20 973
” Sverige til Hovedstationen . . . . .	3	261	-	-	3	291	-	-	2 803
” andre Lande til Hovedstationen . . . . .	86	32 650	2	771	88	33 421	-	-	611 057
” andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . .	22	9 428	1	44	23	9 472	-	-	167 758
Ialt	154	51 242	3	815	157	52 057	94	26 162	873 523
<b>II. Afgaaede.</b>									
Til Norge fra Hovedstationen . . . . .	3	291	35	12 971	38	13 262	-	-	2 124
” Norge fra Vicekonsulsstationerne . . .	-	-	5	2 220	5	2 220	-	-	-
” Sverige fra Hovedstationen . . . . .	4	555	11	4 310	15	4 865	-	-	3 370
” Sverige fra Vicekonsulsstationerne . . .	-	-	12	4 649	12	4 649	-	-	-
” andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	20	5 888	54	17 479	74	23 367	-	-	54 675
” andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . . .	2	172	12	4 264	14	4 436	-	-	1 350
Ialt	29	6 906	129	35 893	158	52 799	94	26 161	61 519

Af svenske Skibe ankom 784 dr. 165 895 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter: Af norske Skibe med Hovedst. R. M. 2 947.75, ved V. M. 801.04, hvoraf tilfaldt Generalkonsulen M. 400.52. Af svenske Skibe ved Hovedst. M. 4 342.05, ved V. M. 1 726.65, hvoraf tilfaldt Generalkonsulen M. 863.33. Ialt tilfaldt Generalkonsulen M. 8 553.65. Expeditionsafgifter af norske Skibe M. 91.75, af svenske M. 164, af fælles M. 4.50.



*Aarsberetning dateret 23de Marts 1892.*

Distriktets Havne besøgte af følgende Antal norske Skibe: Stettin 128, Colberg 6, Rügenwalde 2, Stolpmünde 2, Stralsund 9, Swinemunde 4, Wolgast 8.

Af norske Skibe ankom til Distriktet 1887, 218 dr. 68 787 T., 1888, 190 dr. 58 703 T., 1889, 229 dr. 60 169 T., 1890, 200 dr. 63 703, 1891, 159 dr. 53 465 T. Saavel den norske som den svenske Skibsfart er gaaet betydelig tilbage i 1891. Aarsagen til denne Tilbagegang maa hovedsagelig tilskrives den formindskede Import fra Sverige af Granitsten og Jernmalm, og for de norske Fartøiers Vedkommende, den formindskede Import af Sten og Feldspat samt af Sild med norske Fartøier fra Norge og Skotland. Det er at forudse, at den norske Skibsfart paa Distriktet vil mindske yderligere, især hvad Drægtigheden angaar, da Petroleumindsførselen til Stettin nu næsten udelukkende besørgeres af Tankdampskibe af engelsk Nationalitet.

Opseilede Bruttofragter i 1891 i Distriktets Havne af norske Skibe: Stettin 744 961 M., Colberg 8 530 M., Rügenwalde 2 880 M., Stolpmünde 560 M., Stralsund 40 402 M., Swinemunde 58 577 M., Wolgast 79 132 M., ialt 935 042 M.

I 1891 blev paa norske Skibe ved Generalkonsulatet paamønstret 47 og afmønstret 56 Mand. 2 rømte. Hyrerne var gjennemsnitlig for Matroser 50, for Letmatroser 36 og for Jungmænd 26 Kroner pr. Maaned. Endel Søfolk paamønstredes ogsaa paa norske Fartøier blot for Reisen herfra til Norge. Foruden fri Tilbagereise til Tyskland, udgjorde da Hyren ca. 80 M. for Matroser, og 65 M. for Letmatroser for Reisen.

For norsk Regning indkjøbtes et Seilfartøi dr. 219 R.-T. Ved den pommerske Kyst forulykkede et norsk Seilfartøi dr. 63 R.-T.

De af norske og svenske Skibe opretholdte regelmæssige Forbindelser mellem Pommern og de forenede Riger var i 1891 de samme som tidligere nemlig: Bergen—Stettin anløbende mellemliggende norske og svenske Havne hovedsagelig med Sild, Tran, Feltspat, Kvarts, Granitsten, Klid, Jern og Fyrstikker, og Udførselen af Sukker, Mel og Stykgods, af „Iris“, „Nornan“ og „Themis“, der ialt gjorde 44 Reiser paa Stettin. Stockholm—Stettin anløbende Wisby, af Dampskibet „Thjelvar“, 21 Reiser. Stettin—Sundswall og Mellehavne, Dampskibene „Gøthe“ og „St. Eric“; ialt 18 Reiser. Malmø—Stralsund, Dampskibet „Sten Sture“; 92 Reiser.

Generalkonsulatets Adresse er fremdeles Mittwochstrasse No. 18, aabent 9—12 og 3—6.

I 1891 besøgte Stettin og nærliggende Steder af 2 703 Dampskibe og 1 319 Seilskibe, hvoraf tyske 1 614 Dampskibe og 791 Seilskibe, danske henholdsvis 291 og 248, svenske 318 og 126, engelske 346 og 83, norske 86 og 42, hollandske 32 og 6, russiske 14 og 14, franske 7 Seilskibe, belgiske 1 Dampskib, italienske 1 Seilskib, spanske 1 Dampskib, amerikanske 1 Seilskib.

Skibsleden mellem Stettin og Swinemunde var i 1891 i Januar Maaned stængt af Is i 3 Uger, i hvilken Tid ogsaa Swinemunde og Øresund spærredes af stærke Ismasser. For Seilfartøier var Skibsfarten paa Stettin stængt fra Begyndelsen af Januar til Midten af Marts Maaned.

Import til Stettin fra Norge i 1891 angivet i Tons à 1000 Kg.: Blæk 0.1, fersk Fisk 0.2, Stokfisk 35, saltet Sild 13 765, anden saltet Fisk 26, konserveret Fisk 19; Frugter og Bær 1.7, Feldspat, Kvarts etc. 4 674, Stangjern 370, Klid 6 496, raa Kobber 25, Filler 667, Nøttehaar 5, Pakpapir, glat 10, Snedkeriarbejder, grove 26, Granitsten 5 493, Svovlkis 601, Tjære 572, Tran 740, Træmasse 1 584.

Fra Sverige indførtes samme Slags Varer som fra Norge undtagen Tørfisk og Svovlkis samt derhos Takjern 835, Traadjern 307, Rujern 643, Kridt, slemmet 419, Ler 1408, Jernmalm 85740, Bly og Kobbermalm 2597, Zinkmalm 4247, Slag af Malme 8130, Havre 212, ildfast Sten 1318, Træbygnings og Haandværksvirke 2000, Fyrstikker 103 og Zink 78.

Udførsel fra Stettin til Norge: Ammoniak 9 Tons, Blanksværte 21, Cement 1297, Smeltedigler 96, Frugt 466, Farver 0.5, Blyhvidt 0.1, Zinkhvidt 213, Farvetræ 292, farvet Glas 10, Flasker etc. 26, ferske Grønsager 77, Hatte, alle Slags 4866 Stk., Jernvarer 72, Jernrør 22, Jord, Sand, (Glassand) etc. 1, svovlsurt Kali 0.3; Sukkerfarve 4, Lim 19, Talg og Stearinlys 4, Symaskiner 15, andre Slags 123, svovlsurt Natron 1, Roeolie 199, Pap 18, Skrive og Trykpapir 14, glat Pakpapir 18, Porcelæn, hvidt og farvet 137, Potetes 24, Potetesmel 110, Potaske 78, Bær og Frugtsafter 39, Salpetersyre 0.1; Kogsalt 769, ferskt Smør 199, Sukker 2214, Raasukker 1013, kalcineret Soda 114, Bønner 69, Kløverfrø 21, Malt 1710, Mel 2783, ildfast Sten 220, Mursten 339, Stenkul 299, Svovlsyre 3, Terpentinolie 9, Trikotvarer 47, Egestav 36, Kurvpil 4, Tøier 18, Vandglas 34, Zink 394.

Stettins Sildehandel. Sild udgjorde i 1891 i Lighed med tidligere Aar en af de vigtigste Artikler paa Markedet i Stettin. Importen gik op til 116113 Tønder norsk Sild mod 131191 Tønder i 1890, 161023 i 1889, 130571 i 1888 og 186653 i 1887; af svensk Sild indførtes i tilsvarende Aar 54447, 49085, 49485, 9627, 1295; af skotsk 324360, 371560, 338744, 292105, 310191; hollandsk 12560, 6471, 9447, 11610, 5876; Bornholms 260, 84, 1652, 1766 og 598; af fransk Vare indførtes intet hverken i 1891 eller 1890, i 1889 indførtes 2210 Tønder og i 1888, 1137.

Beholdningerne af Sild i Stettin bestod den 31te December 1891 af 28735 Tønder norsk mod 28936 i 1890, 31966 i 1889, 24663 i 1888 og 37596 i 1887; de tilsvarende Tal var for svensk Vare 9427, 7990, 5321, 3461, skotsk 49307, 30380, 55080, 49144, 68176, hollandsk 1758, 1031, 1113, 1756 og 424; Bornholms 88, 49, 1575, 596, 65.

Ifølge statistiske Opgaver udgjorde Gjennemsnitspriserne i Stettin for Sild i 1891 i 1891 pr. Tønde af ca. 150 Kg.

	Norske Kaufmannsheringe.	Norske Grossmittel.	Norske Mittel.	Norske Reel Mittel.	Skotske Crown fullbrand.	Skotske Crown Matties.	Skotske Crown Ihlen.
	M.	M.	M.	M.	M.	M.	M.
Januar . . . .	33.5	33.5	22	28	37	30.5	26
Februar . . . .	33.5	33.5	22.5	28	37	31	26.5
Marts . . . . .	33	33	22	27	36	32	—
April . . . . .	33	33	22	26.5	34	31	—
Mai . . . . .	32.5	32.5	21.5	26	33.5	30.5	—
Juni . . . . .	32.5	32	18	25	33	30	—
Juli . . . . .	31.5	30.5	19	23.5	nyVare <sup>32</sup>	nyVare <sup>22</sup>	—
August . . . .	38	37	21	30	44	36	31
September . .	40	39	21	31	42	34	30.5
Oktober . . . .	41.5	40	20	30	40.5	33	30
November . . .	39.5	36	19	28	40	34	29.5
December . . .	38	34	17	26	39	34	29
1891 . . . . .	35.54	34.5	20.42	27.42	37.33	31.5	28.93

I de sidste 13 Aar har Gjennemsnitspriserne paa Sild i Stettin ifølge den officielle Statistik været følgende pr. Tønde af ca. 150.

	Norske Kaufmanns- heringe.	Norske Grossmittel.	Norske Mittel.	Skotske Crown fullbrand.	Skotske Crown Matties.	Skotske Crown Ihlen.
	M.	M.	M.	M.	M.	M.
1879 . . . . .	36.88	32	24.21	49.88	34.33	34.67
1880 . . . . .	40.96	37.08	31.25	40.58	31.77	34.17
1881 . . . . .	30.67	33.13	24.79	36.67	30.36	30.44
1882 . . . . .	34.29	33.58	23.42	40.58	35.25	33.33
1883 . . . . .	39.96	36.92	27.58	47.41	33.83	35.29
1884 . . . . .	33.54	30.21	22.04	46.21	22.63	28.67
1885 . . . . .	31.33	28.17	17.67	33.33	17.55	19.65
1886 . . . . .	27.58	24.08	15.08	31.17	21.42	18.55
1887 . . . . .	22.83	19.67	15.17	24.04	20.83	19.21
1888 . . . . .	25.88	24.83	18.50	30.04	22.83	20.25
1889 . . . . .	22.92	27.38	17.67	31.86	23.50	23
1890 . . . . .	29.92	26.17	16.38	34.46	22.75	20.68
1891 . . . . .	35.54	34.50	20.42	37.33	31.50	28.93

Fragtmarkedet. Fragterne for Dampskibe var i 1891 gennemgaede meget lave og har vel neppe givet noget gunstigt Resultat for de fleste Rederier. De lave Satsler, som betaltes ifjor Vaar, holdt sig ogsaa i Sommerens Løb paa samme Standpunkt. Endogsaa udover Høsten indtraadte heller ikke den ellers sædvanlige Forhøielse af Fragterne. Kornexporten fra Stettin, som før har været meget livlig, især til England, er i de sidste Aar aftaget mere og mere, og nogen nævneværdig Export fandt heller ikke Sted i 1892.

Kornimporten var ogsaa i det første Halvaar forholdsvis ubetydelig. Paa Grund af det russiske Exportforbud, antog den imidlertid betydelige Dimensioner i Maanederne Juli og August, og Fragterne fra de russiske Østersøprovinser steg derfor temmelig hurtig.

Da det russiske Forbud mod Export af Rug og senere ogsaa af Hvede og Foder traadte i Kraft, og som Følge deraf Importen fra dette Land næsten fuldstændig ophørte, kunde de Fartøier, som udbødes paa Fragtmarkedet, kun med største Vanskelighed finde Sysselsættelse.

Importen af Foder til Stettin er steget i Forhold til 1890, og især var Indførselen af Klid fra Rusland temmelig livlig i det første Halvaar.

Til England exporteredes i 1891 store Kvantiteter Sukker, samt desuden Potetemel, Bly, Zink, Træ og Træmasse.

Fragterne for Dampskibe fra Stettin var til Udg. af April: Ystad Sukker Mark 4 pr. Ton. Carlskrona Gjødnings-salt M. 3 pr. T. Stockholm Potetes M. 5.4, pr. T. Stockholm Mel M. 5.4, pr. T. Sundswall Mel M. 4, pr. T. London Sukker 9 sh. 6 d—7 sh. pr. T. Hull do. 10 sh.—8 sh. pr. T. Liverpool do. 9 sh.—8 sh. 6 d. pr. T. Leith do. 10 sh.—8 sh. 3 d. pr. T. Greenock do. 10 sh.—8 sh. 3 d. pr. T. Østspanien Sprit 30 sh.—27 sh. 6 d pr. T. Newyork Sukker 9 sh.—11 sh. 6 d pr. T. Newyork Filler

19 sh.—18 sh. pr. T. Philadelphia Sukker 14 sh. pr. T. Indtil Udgangen af August: Landskrona Sukker M. 6 pr. T. Landskrona Gjødnings salt M. 4 pr. T. Malmø Raasukker M. 5—5½ pr. T. Ystad Sukker M. 6 pr. T. Stockholm Mel M. 5—6 pr. T. London Sukker 8 sh.—7 sh. 6 d pr. T. London Potetemel 8 sh. pr. T. Hull Sukker 8 sh. pr. T. Liverpool do. 8 sh. 6 d—9 sh. pr. T. Leith do. 7 sh. 6 d—9 sh. pr. T. Greenock do. 8 sh. 6 d—8 sh. 1½ d pr. T. St. Petersburg Tomme Fade 50 Pf. pr. Stykke. St. Petersburg Kridt M. 3 pr. T. Riga Ler M. 4—3¼ pr. T. Amsterdam Sukker M. 7—6½ pr. 1 000 Kg. Amsterdam Mel M. 8—7 pr. 1 000 Kg. Rotterdam Sukker M. 6½ pr. 1 000 Kg. Rotterdam Mel M. 8—7 pr. 1 000 Kg. Dunkirchen Sirup 18½ frcs. pr. 2 000 Kg. Østspanien Spit 27 sh. 6 d pr. T. Newyork Filler 16 sh.—15 sh. pr. T. Newyork Cement 9 sh.—9 sh. 6 d pr. T. Newyork Potetemel 14 sh. pr. T. Indtil Aarets Udgang: Norrköping Korn M. 5 pr. T. Stockholm Mel og Malt M. 5—6 pr. T. Gefle Mel M. 5—7 pr. T. Sundswall Mel M. 5—7 pr. T. Riga Ler M. 4½—5½ pr. T. Amsterdam Sukker 7—7¼ pr. 1 000 Kg. Amsterdam Mel M. 8—7½ pr. 1 000 Kg. Rotterdam Sukker M. 7—7½ pr. 1 000 Kg. Rotterdam Mel M. 7—7½ pr. 1 000 Kg. Dunkirchen Sirup 20 frcs. pr. 2 000 Kg. Østspanien Sprit 27 sh. 6 d—30 sh. pr. Ton. Newyork Filler 14 sh. pr. T. Newyork Potetemel 14 sh. pr. T. Newyork Zink 9 sh. pr. T.

Fragterne for Seilfartøier udviste kun en ubetydelig Forandring fra 1890. Efterspørgselen efter Seilfartøier var liden, og stod ikke i Forhold til Antallet af fragtsøgende Skibe, hvorfor endel af disse, saavel større som mindre, maatte afaa i Ballast. Nogen nævneværdig Forhøjelse af Fragterne indtraadte heller ikke i Høstmaanederne. Fra Stettin befragtedes i 1891 kun et ringe Antal Fartøier til udeneuropæiske Steder. Af disse afseilede 18, hvoraf 2 norske, til Newyork, og 3 til Philadelphia med Ladning af Cement, Filler, Glasvarer og Stykgods. Desuden gik 2 til Wilmington med Kainit og et til Santos med Stykgods.

Fragterne fra Stettin stillede sig i 1891 som følger: Indtil Udga. af April: Halmstad Salt Pfennige 22½ pr. 50 Kg. Helsingborg Syre Pf. 90 pr. Ballon. Landskrona Rapskager Pf. 25 pr. 50 Kg. Malmø Salt Pf. 25—18 pr. Kg. Malmø Benkul Pf. 22½ pr. Kg. Trelleborg Syre Pf. 90 pr. Ballon. Stockholm Rapskager Pf. 35 pr. 50 Kg. Kjøbenhavn Cement Pf. 70—80 pr. Tønde. Randers Mel Pf. 35 pr. 50 Kg. Borgå Sukker Pf. 60 pr. do. Lovisa Sukker Pf. 60 pr. do. London Eggestokke 10 sh. pr. load. Hull do. 11 sh. 3 d—9 sh. 6 d pr. l. Sunderland do. 8 sh. 6 d pr. l. West Hartlepool do. 8 sh. 6 d pr. l. Grimsby do. 10 sh.—9 sh. 6 d pr. l. Cardiff do. 11 sh. pr. l. Dundee Furubjelker 8 sh.—7 sh. pr. l. Dunkirchen Furubjelker 9 sh. 6 d pr. l. Dunkirchen Sirup 18 à 17 frcs. pr. 2 000 Kg. Newyork Cement 7 sh. 6 d pr. Ton. Philadelphia Cement 12 sh. pr. T. Wilmington Gjødnings salt 7 sh. pr. T. Indtil Udga. af August: Helsingborg Filler Pfennige 50 pr. 50 Kg. Helsingborg Salt Pf. 22½ pr. 50 Kg. Landskrona Rapskager Pf. 18 pr. 50 Kg. Landskrona Gjødnings salt Pf. 16 pr. 50 Kg. Malmø Rapskager Pf. 18—20 pr. 50 Kg. Ystad Salt Pf. 20 pr. 50 Kg. Åhus Glaubersalt Pf. 18 pr. 50 Kg. Carls hamu Gjødnings salt Pf. 15 pr. 50 Kg. Carlskrona Salt Pf. 22½ pr. 50 Kg. Stockholm Rapskager Pf. 35 pr. 50 Kg. Gefle do. Pf. 40 pr. 50 Kg. Søderhamn do. Pf. 30 pr. 50 Kg. Hudiksvall Gjødnings salt Pf. 25 pr. 50 Kg. Sundsvall Salt Pf. 20 pr. Sæk af 62½ Kg. Christiania Cement Pf. 100 pr. Tønde. Christiania Gasrensingsmasse Pf. 30 pr. 50 Kg. Christiania

Chamottsten Pf. 40 pr. 50 Kg. Kjøbenhavn Cement Pf. 70 pr. Tønde. Kjøbenhavn Jern Pf. 25 pr. 50 Kg. Esbjerg Furubjelker Pf. 24 pr. Kbf. St. Petersburg Glassand Pf. 22½—25 pr. 50 Kg. London Egestokke 10 sh. 6 d—11 sh. 3 d pr. load. Hartlepool do. 10 sh. pr. l. Hartlepool Furubjelker 7 sh. pr. l. Grimsby do. 7 sh. 6 d pr. l. Grimsby Egestokke 9 sh. 6 d—10 sh. 6 d. pr. l. Plymouth do. 10 sh. 6 d pr. l. Bristol do. 14 sh. 3 d pr. l. Dundee Furubjelker 8 sh. pr. l. Methil do. 6 sh. 9 d pr. l. Dunkirchen Sirup 17 frcs. —18 frcs. pr. 2 000 Kg. Bordeaux do. 25 sh. pr. 2 000 Kg. Newyork Cement 6 sh. 6 d—4 sh. pr. Ton. Philadelphia do. 9 sh. 6 d pr. Ton. Wilmington Gjødnings salt 7 sh. pr. T. Indtil Aarets Udg.: Uddevalla Salt Pf. 33½ pr. 50 Kg. Halmstad do. Pf. 21 pr. 50 Kg. Helsingborg Rapskager Pf. 35 pr. 50 Kg. Malmø do. Pf. 20 pr. 50 Kg. Ystad do. Pf. 20 pr. 50 Kg. Carlshamn Salt Pf. 30 pr. 50 Kg. Ronneby Syre Pf. 100 pr. Ballon. Kalmar Glassand Pf. 22½ pr. 50 Kilo. Kalmar Rapskager Pf. 27 pr. 50 K. Gamleby do. Pf. 30 pr. 50 K. Stockholm do. Pf. 40 pr. 50 K. Skien Cement Pf. 90 pr. Tønde. Laurvig Egestokke Pf. 33 pr. Kbf. Christiania Cement Pf. 100 pr. Tønde. Kjøbenhavn Jern Pf. 25 pr. 50 Kilo. Aarhus do. Pf. 27½—30 pr. 50 Kilo. Aarhus Mel Pf. 35 pr. do. Liverpool Furubjelker 11 sh. 6 d—13 sh. pr. load. Aberdeen do. 9 sh. pr. l. Sunderland do. 7 sh. 9 d pr. l. Sunderland Egestokke 10 sh.—12 sh. 6 d pr. l. Plymouth do. 13 sh. pr. l. Plymouth Furubjelker 10 sh. pr. l. Dublin do. 13 sh. 6 d pr. l. Bordeaux Sirup 25 frcs. pr. 2 000 Kilo.

Til Stettin var Fragterne i 1890 som følger: For Dampskibe: Køping Jernmalm Mark 7 pr. Ton. Oxelø sund do. M. 4—5 pr. Ton. Carlshamn Gadesten M. 4—5 pr. Ton. Haugesund Sild M. 1½ pr. Tønde. Idefjorden Fortougsten M. 5½—6 Ton. Bergen Sild M. 1½ pr. Tønde. Memel Egesleepers Pf. 50—54 pr. Stykke. Memel Furusleepers Pf. 40—45 pr. Stk. Libau Rug M. 8—11 indtil 15½ pr. 2 000 K. Riga do. M. 8—12 indtil 18 pr. 2 000 K. St. Petersburg do. M. 10—13 indtil 18 pr. 2 000 K. Burntisland Kul 4 sh. 6 d—5 sh. 6 d. pr. Ton. Middelsbro Takjern 4 sh.—5 sh. 6 d. pr. T. Newcastle Kul 4 sh. 6 d—5 sh. 6 d pr. T. Skotlands Vestkyst og Hebriderne Sild 2 sh.—2 sh. 6 d pr. Tønde. Skotlands Østkyst do. 1 sh. 6 d—1 sh. 9 d pr. Tønde. Marseille Oljekager 12 sh.—13 sh. pr. Ton. Pomaron Svovlkis 9 sh. 6 d—10 sh. pr. Ton. Canada, samt de nordlige Havne i de forenede Stater: For Seilfartøier Hvede 4 sh. 6 d—5 sh. 3 d pr. Ton. Newyork og Philadelphia Petroleum 1 sh. 9 d—3 sh. pr. 40 gallon. Wilmington Harpix 2 sh. 9 d—3 sh. 3 d + 5 % pr. barrel af 310  $\bar{u}$  engl. Portmadoc Skifer 11 sh.—13 sh. pr. Ton. Plymouth China Clay 7 sh. 6 d—9 sh. 6 d pr. Ton. Fowey do. 6 sh.—8 sh. pr. Ton. Charlestown do. 7 sh. 6 d—9 sh. pr. Ton. Sunderland Kul £ 5.5—£ 5.15 pr. keel. Firth of Forth do. £ 5.5—£ 6 pr. keel. Swansea do. 6 sh.—6 sh. 6 d. pr. Ton.

Da en af de to under Bygning værende Petroleumcisterner nu er saavidt færdig, at den kan indtage Petroleum, ankom i Slutningen af 1891 det første Tankdampskib med en Ladning af mere end 1 100 000 Gallons, hvilket svarer til 3 store Skibsladninger. Flere saadanne Tankdampskibe ventes ogsaa i indeværende Aar.

Naar man betænker, at i de næste 5 Aar gjennemsnitlig ca. 50 store Seilfartøier, hvoraf ca. 25 norske og 2 svenske, aarlig er ankomne til Stettin med Petroleum, og at dette Antal nu kommer til at gaa ned til nogle faa, maa det erkjendes, at Skibsfarten paa Stettin for Seilfartøier har

lidt et tungt Slag som Følge af dette nye Transportsystem. Den anden Cisterne bliver færdig i Løbet af 1892.

Sømandshjem. Da det har vist sig at de Sømandshjem, som ere blevne oprettede i de fleste større europæiske Søsteder, i mange Henseender har virket meget godt, og at Interessen for saadanne Hjem har været livlig fra Sømændenes Side, er der ogsaa i Stettin i 1891, efterat en dertil egnet Bygning var bleven indkjøbt, oprettet et Hjem for Sømænd af tysk Nationalitet. Hjemmet er imidlertid siden ikke blevet saa talrig besøgt, som man fra Begyndelsen havde ventet, hvorfor Bestyrelsen nu, efter Henstillen af Generalkonsulatet, har givet Tilladelse til, at ogsaa norske og svenske Sømænd kan optages i samme. Generalkonsulatet har desuden ogsaa truffet Aftale med nævnte Bestyrelse om Indredning af et særskilt Læse- og Skrive- rum, hvor norske og svenske Bøger, Aviser og Tidsskrifter ligger til de Besøgendes Afbenyttelse, og som afgiftsfrit kan besøges af Svenske og Nordmænd, selv om de ikke bor i Hjemmet. Dette er hovedsagelig skeet paa derom af svenske og norske Skibsførere udtrykte Ønske. Lokalet har nu været holdt aabent siden 1ste April 1891 og kommer fremdeles til at holdes aabent, dersom det viser sig at Svenske og Nordmænd mere og mere benytter sig heraf.

Stettins Havn. Stettins Kommunebestyrelse har nu besluttet at udvide Havnen overensstemmende med Magistratens Forslag. I de nye Havneanlæg østenfor Byen forbeholdes ogsaa Plads for en Frihavn. Angaaende Anlæg af en saadan er imidlertid endnu intet blevet bestemt.

F. L. P. Ivers.

## Tanger.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Km.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Sverige til Vicekonsulsstationerne . . . .	1	118	-	-	1	118	-	-	2 179
” andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . . .	20	3 077	18	2 753	38	5 830	-	-	52 245
Ialt	21	3 195	18	2 753	39	5 948	5	1 565	54 424
II. Afgaaede.									
Til andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . . . .	39	5 971	1	94	40	6 065	5	1 565	110 962

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 306 Tons. Erlagt Konsulatafgifter af norske Skibe ved Vicekons. Kr. 348.10, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 174.05. Af svenske Skibe ved Hovedst. Kr. 19.43. Ialt tilfaldt Konsulen Kr. 193.48. Expeditionsafgifter af svenske Exp. Kr. 5.

*Aarsberetning dateret 20 Marts 1892.*

Den norske og svenske Skibsfart paa Distriktet var i 1891 40 Skibe dr. 6 254 Tons, 1890 72, 9 795 T., 1889 65, 9 018 T., 1888 49, 7 011 T., 1887 15, 2 249 T., 1886 10, 1 355 T., 1885 3, 667 T.

Af de 39 ankomne norske Skibe kom 1 til Lerache, 2 til Rabat, 9 til Cassablanca, 2 til Mazagan, 24 til Saffi, 1 til Mogador.

Det ene fra Sverige ankomne norske Skib medførte Trælast og Jern og de fra fremmede Lande ankomne Sukker, Kul m. M. De til Udlandet afgaaende medførte Bønner, Mais, Ærter, Olie, Uld, etc.,

4 norske Skibe, nemlig "Sigurd", "Avance" og "Skonevig" af Hauge-sund, og "Expedit" af Stavanger forliste ved Saffi den 6 Januar. Besætningerne blev reddet.

Den store Nedgang i den norske Skibsfart paa Marokkos Havne i 1891 skyldes uden Tvivl den slette Høst. For dette Aar vil Høsten efter al Sandsynlighed blive meget god, og det er at haabe, at dette vil have Indflydelse paa Handelen og Skibsfarten.

De forenede Rigers Handel paa Marokko har hidtil ikke været synderlig udviklet. Der er dog en Artikel, der fortjener at tages i Betragtning, nemlig Trælast. I Tanger som i de andre Havne i Marokko bygges der meget, og det Træ, der findes i Landet selv, er for haardt til at kunne bruges. Det vilde være at ønske, om et norsk Hus vilde sende en Agent for at undersøge denne Handelsbranche.

Sundheden var i alle Havne god.

Den offentlige Sikkerhed er den bedst mulige, uagtet de modstridende Rygter, der fra Tid til anden er udbredt i europæiske Blade.

---

## Monrovia (Liberia).

*Aarsberetning dateret 10 Februar 1892.*

Fra Norge ankom hertil med Ladning 2 Seilskibe dr. 536 Tons, der afgik med Ladning til Norge. Bruttofragt 23 600 Kr. Erlagt Konsulatafgift 57 Kr. 4 Øre.

Handel og Export var i 1891 bedre end i 1890. Stigningen skyldes især et Beløb af £ 20 000 betalt i 1890 af det Engelske Rubber Co. for en Concession tilstaaet samme af den lovgivende Forsamling i Sessionen 1889—90, hvilket Beløb for største Delen kom i Cirkulation sidste Aar; men uheldigvis er paa Grund af denne Concession Handelen med Rubber næsten ganske standset.

Liberia Kaffe er for Tiden fast og Dyrkerne haaber alle at denne Sæson vil bringe en usædvanlig stor Høst, idet Træerne ser sunde ud og er overfyldt med Bær, hvorfor man har Haab om en Stigning i Priserne. Bærenes Plukning, Tørring etc. begynder sædvanlig i December og Januar, og Rensningen i April, hvorfor den store Kaffehøst næsten altid kommer

paa Markedet i April og Mai, medens smaa Partier undertiden kjøbes i December og Januar.

Palmeolie. Handelen var flau uden Efterspørgsel paa europæiske og amerikanske Markeder; Priserne varierede fra 18-25 cents (am. ct.) pr. Gallon efter Kvalitet.

Palmekjærner var i god Efterspørgsel og store Skibninger fandt Sted i Aaret til Liverpool og Hamburg.

Piasava, en nylig opdaget Fibre, har god Efterspørgsel og skjøndt Markedspriserne er faldt betydeligt, sker endnu hver Uge store Skibninger til Liverpool og Hamburg, Lædistrikterne, især Grand Bassa og Sinoe, hvor Bambusplanten voxer i Overflod, frembringer denne Vare i enorme Mængder, der synes at være udtømmelige.

Import. Næsten alle Husholdningsartikler, Møbler etc., alle Slags hermetiske Fødevarer, Kjød, Fisk, Ris, Mel, Salt etc., samt færdige Klæder, Stentøi, Sæbe, Bomuld, Flonel etc., kort alle Livets Nødvendighedsartikler og Luxusvarer sælges let og er altid efterspurgt.

For Tiden er der i Republiken Liberia etableret 9 fremmede Handels-huse, i Monrovia med Brancher i andre Distrikter, og 12 Liberiske Firmaer etableret i de forskjellige Lande. Disse fremmede og liberiske Huse er selvfølgelig de største Handlende og er alle direkte Importører og Exportører, der gjør Forretninger i stor Udstrækning, medens de Liberiske Huse ogsaa er optaget af Kysthandel paa Havne, der ikke er aabne for Handelen med Udlandet. De mindre eller anden Klasses Huse har jeg ikke regnet, da de er særdeles talrige.

Et norsk Skib gjorde to Reiser i 1891 mellem Christiania og Liberia. Der afsmønstredes to liberiske Søfolk.

Amerikanske Seilskibe ankommer leilighedsvis fra New York med Provisioner og andre Handelsvarer. De her etablerede fremmede og Liberiske Handelshuse modtage sine Varer og afskibe sine Produkter med tyske og engelske Postdampskibe, undtagen det norske Hus, der har sit eget Seilskib til Transport af Forsyning af deres Oplag og afrikanske Produkter som Returladning. Det er at beklage, at Tilførselen af norske Varer til dette Marked er saa begrændset. Indførselen af norsk tørret og tilberedt Fisk fra Liverpool og Hamburg er i det Mindste 10 Gange saa meget som hvad der indføres fra Norge direkte. Ligeledes er Efterspørgselen efter høvlede Bord fra Norge ubegrændset.

En Lov voteret af Nationalforsamlingen i Sessionen 1890—91 fastsatte Aabning for Handel med Udlandet af Floden ved Greenville, Sinoe County, et Distrikt paa Republikens Sydøstkyst. Aabningen af denne Flod for fremmede Handlende har efter paalidelige Meddelelser ikke haft de forventede Resultater. Dette er at beklage; thi hvis Forventningerne var blevne opfyldte, kunde dette have medført Aabning af flere og vigtige Floder i de nordvestlige Distrikter. Da der ikke er Jernbaner, Dampskibe eller offentlige Befordringsmidler, vil Handelen med det Indre som tidligere foregaa ved afrikanske Handelshuses saakaldte Mellemmænd mellem Handelshusene paa Kysten og de indfødte Afrikanere i det Indre.

Industri. Heri har jeg ikke at meddele noget Fremskridt, men kun at beklage, at den hemmende Lovgivning om Fremmede gjør Kapitalens Forøgelse eller Forbedringen af fast Eiendom næsten umulig. Det af Mange nærede Haab om, at den nye Regjering, der indtraadte 4 Janar 1892, vilde faa Legislaturen til at træffe mere liberale Bestemmelser om Fremmede, forsaavidt angaar Sikkerhed for Kapital og Eiendom, har vist sig ganske grundløst.



Kommunikationer. Ingen Forandring i Kommunikationer mellem Europa eller Amerika og Liberia har fundet Sted siden min sidste Rapport. Der kommer hver anden Uge et Dampskib fra Liverpool med Ladning, Passagerer og Post, og to Gange maanedlig et engelsk Dampskib fra Hamburg via Rotterdam med Ladning og Passagerer, en Gang maanedlig et tysk Dampskib fra Hamburg til de nordlige Havne paa Vestkysten og Liberia med Ladning, Passagerer og Post, og to Gange maanedlig et tysk Dampskib fra Europa til Afrikas Sydvestkyst, der anløber Monrovia for at faa Folk til Skibstjeneste.

M. Aenmeij.

## Amsterdam.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
<b>I. Ankomne.</b>									
Fra Norge til Hovedstationen . . . . .	78	29 795	-	-	78	29 795	56	23 795	217 949
„ Norge til Vicekonsulsstationerne . . . . .	136	37 015	-	-	136	37 015	31	10 120	343 441
„ andre Lande til Hovedstationen . . . . .	37	22 257	2	704	39	22 961	12	9 359	506 504
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . . . .	153	76 567	9	2 441	162	79 008	39	27 754	1 739 973
Ialt	404	165 634	11	3 145	415	168 779	138	71 028	2 807 867
<b>II. Afgaaede.</b>									
Til Norge fra Hovedstationen . . . . .	49	20 367	22	9 944	71	30 311	47	22 096	155 122
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne . . . . .	36	10 334	120	36 794	156	47 128	29	8 885	62 123
„ andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	10	4 742	36	16 936	46	21 678	21	11 058	71 278
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . . . . .	26	10 910	125	65 164	151	75 074	41	28 182	94 251
Ialt.	121	46 353	303	67 838	424	174 191	138	70 221	382 774

I Bruttofragterne er ikke medregnet Fartøier med „Time Charters“ og „Rundcharters“.

Af svenske Skibe ankom 125 dr. 53 249 T.

*Aarsberetning dateret 28de Marts 1892.*

Sammenlignet med de fem foregaaende Aar, stiller 1891's Skibsfart sig som følger: Af norske Skibe ankom i 1891, 415 dr. 168 779 Tons, 1890, 480 dr. 172 172, 1889, 407 dr. 152 005, 1888, 389 dr. 138 442, 1887,

470 dr. 170 311, 1886, 425 dr. 151 094. I Gjennemsnit for 1886—1890, 434 dr. 156 805 Tons.

Af ovenstaaende summariske Opgaver fremgaar følgende:

De Forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet i det nu henrundne Aar har, naar Hensyn tages til den totale Drægtighed, holdt sig noget under den i 1890 naaede Høide; derimod er Fartøiernes Antal ikke gaaet saa ubetydelig tilbage, nemlig med 72. Sammenlignet med Gjennemsnittet for det sidste Femaar (1886—1890) sees, at Fartøiernes Antal er omtrent det samme, medens den samlede Tonnage i 1891 oversteg Femaarets med omtrent 22 000 Tons. Betragtes hvert af Rigerne særskilt, saa har den norske Skiasfart at opvise et noget mindre Tonnageindhold, den svenske et noget større, medens Aftagen i Skibenes Antal hovedsageligen sees at vedkomme den norske Skibsfart.

Fartøiernes Gruppering efter Seilskibe og Dampskibe viser for norske Skibe: 138 Dampskibe, dr. 71 028 Tons og 277 Seilskibe, dr. 97 751 T. I 1890 var dette Forhold: 148 Dampskibe, dr. 63 945 Tons og 332 Seilskibe, dr. 108 227 Tons, hvoraf fremgaar, at Dampskibenes totale Drægtighed er tiltaget paa Seilskibenes Bekostning. Medens Forholdet mellem de norske og svenske Dampskibe og Seilskibe, der besøgte Distriktet i 1890, hvad den samlede Tonnage angaar endnu stod som 44 til 56, saa deler den totale Drægtighed af Dampskibe og Seilskibe i det henrundne Aar sig, for første Gang siden der blev sat Dampskibe i Fart, omtrent i to lige store Dele; af Dampskibstonnagens Tilvæxt, der for begge Riger udgjør 10 000 Tons, tilfalder 7 000 den norske og 3 000 Tons den svenske Skibsfart. Hvad Seilskibsfarten angaar bemærkes, at den norske har været ei ubetydelig mindre end i 1890, hvorimod den svenske i det henrundne Aar har været noget større.

Mellem norske Fartøier, der i 1891 ankom og afgik med eller uden Ladning, har Forholdet været følgende: Ankomne norske Fartøier med Ladning 404, dr. 165 634 Tons, i Ballast 11, dr. 3 145 Tons. Afgaaede norske Fartøier med Ladning 121, dr. 46 353 Tons, i Ballast 303, dr. 127 838 Tons. Ved denne Fordeling sees, at ligesom i tidligere Aar kun en forsvindende ringe Del af de ankomne Fartøier har været ballastede; ved Afgang fra Distriktet derimod har det været Skibene med Ladning, hvis Antal er bleven betydelig under Antallet af de i Ballast afseilede Skibe.

Den sammenlagte Sum af de af ankomne og afgaaede norske og svenske Skibe optjente Bruttofragter viser en Formindskelse i Sammenligning med 1890 af Kr. 590 460 eller  $14\frac{1}{2}\%$ ; heraf falder Kr. 490 155 paa de ankomne og Kr. 100 305 paa de afgaaede Skibe, eller henholdsvis  $12\frac{1}{2}\%$  og  $18\%$  mindre end de tilsvarende Tal i 1890. Da der, som nærmere skal blive paavist, ikke er kommen nogen betydningsfuld Forandring i de Farvande, som de til Distriktet ankomne Fartøier har besøgt, og Skibenes totale Drægtighed, som allerede sagt, er omtrent lig den i 1890, maa den forholdsvis betydelige Aftagen af de optjente Bruttofragter, selv naar Hensyn tages til den Omstændighed, at for enkelte tidsbefragtede Skibes Vedkommende ingen Bruttofragt har kunnet indfyldes i de dertil afseede Rubrikker, nødvendig tyde hen paa, at Fragtraterne i 1890 i Gjennemsnit har været meget lavere end i det næstforegaaende Aar.

Dampskibenes og Seilskibenes Andel i de optjente Bruttofragter fremgaar af følgende Gruppering: Ankomne norske Dampskibe Kr. 893 634, do. norske Seilskibe Kr. 1 914 233. Afgaaede norske Dampskibe Kr. 235 312, do. norske Seilskibe Kr. 147 462.

Hvilken Plads den norske og svenske Handelsflaade indtager blandt de nederlandske og fremmede Skibe, der aarlig besøger Nederlandene, fremgaar af følgende Opgaver for 1888, 1889 og 1890 (for 1891 foreligger endnu ingen Meddelelse): Ialt ankommet i 1890: 9 475 Skibe, dr. 5 446 155 Tons. Heraf var nederlandske 2 623 Skibe, dr. 1 563 580, og fremmede 6 852, dr. 3 882 575 Tons. Disse sidste tilhørte følgende Nationer: Engelske 4 793 Skibe, dr. 2 848 944 Tons, tyske 985, dr. 497 718, norske 490, dr. 169 883, spanske 106, dr. 126 976, danske 189, dr. 101 235, svenske 131, dr. 51 188, alle øvrige 158, dr. 86 631 Tons. Ialt ankommet i 1889: 9 182 Skibe, dr. 5 221 043 Tons. Heraf var nederlandske 2 745 Skibe, dr. 1 576 188, og fremmede 6 437, dr. 3 644 855 Tons. Disse sidste tilhørte følgende Nationer: Engelske 4 608 Skibe, dr. 2 727 947 Tons, tyske 931, dr. 469 303, norske 425, dr. 153 961, spanske 104, dr. 119,636, danske 137, dr. 72 763, svenske 92, dr. 35 326, alle øvrige 140, dr. 65 919 Tons. Ialt ankommet i 1888: 9 076 Skibe, dr. 5 108 164 Tons. Heraf var nederlandske 2 743 Skibe, dr. 1 601 972, og fremmede 6 333, dr. 3 506 192 Tons. Disse sidste tilhørte følgende Nationer: Engelske 4 376 Skibe, dr. 2,595 151 Tons, tyske 936, dr. 430 601, norske 437, dr. 149 378, danske 210, dr. 100 803, svenske 100, dr. 42 143, spanske 86, dr. 88,897, alle øvrige 188, dr. 99,219.

Mængden og Drægtigheden af de fra norske og svenske Havne i 1891 til Nederlandene ankomne fremmede Nationers Fartøier kan, paa Grund af Mangel paa enhver Opgave, ikke meddeles. For 1890's Vedkommende har den de norske og svenske Skibe tilfaldende Andel i Farten mellem Hjemlandene og Distriktet været følgende:

	Fra Norge		Fra Sverige		Fra Norge og Sverige	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ialt ankommet . . .	335	92 139	469	219 950	804	312 089
Deraf var:						
Norske . . . . .	241	63 691	55	14 793	296	78 484
Svenske . . . . .	—	—	92	35 466	92	35 466
Nederlandske . . . .	79	21 849	162	66 743	241	88 592
Alle Andre . . . . .	15	6 599	160	102 948	175	109 547

De til Distriktet med Ladning ankomne norske Skibe fordeles efter Afgangslændene som følger: Norske Skibe ankomne med Ladning fra: Norge 214 dr. 66 810 Tons, Sverige 28 dr. 11 026, Ruslands nordl. Havne 24 dr. 9 063, Ruslands sydl. Havne 4 dr. 5 443, tyske og danske Havne 2 dr. 759, England og Skotland 12 d. 3 588, Frankrige 11 dr. 4 166, Spanien og Portugal 1 dr. 383, Donau-Fyrstendømmerne 1 dr. 1 028, Arabien og Middelhavet 5 dr. 4 294, Amerikas Forenede Stater 51 dr. 35 247, Mexico, Vestindien 28 dr. 10 527, La Plata Staterne 6 dr. 3 276, Afrikas Vestkyst 7 dr. 3 172, Ostindien 8 dr. 4 973, Japan 1 dr. 1 554 Tons.

Sammenligner man disse Tal med de i den i Aarsberetningen for 1890 indtagne Tabel sees, at Farten mellem Norge og Nederlandene er tiltaget, medens derimod den større Andel i Farten fra de svenske Østersøhavne til Nederlandene, som vore Skibe i 1890 havde gjenerobret, atter for en stor Del er gaaet tabt. De øvrige Farvande er for største Delen de samme som i det næst foregaaende Aar, kun Farten mellem Vestindien og Distriktet har i 1891 været ikke saa lidet mindre.

Her følger Opgave over de fra Distriktet med Ladning afgaaede norske Skibe. Norske Skibe afgaaede med Ladning til: Norge 85 dr. 30 701 Tons, Sverige 5 dr. 883, Ruslands nordl. Havne 3 dr. 648, England og

Skotland 6 dr. 2 588, tyske og danske Havne 6 dr. 2 403, Amerikas Forenede Stater 3 dr. 2 761, Vestindien 1 dr. 240, Afrikas Vestkyst 2 dr. 470, Afrikas Østkyst 1 dr. 299, Ostindien 5, dr. 3 527 Tons.

Medens det i Aarsberetningen for 1890 kunde siges, at Mængden og Drægtigheden af de til Sverige med Ladning afgaaede Fartøier var gaaet frem, saa maa det Modsatte meldes for det henrundne Aars Vedkommende; Udførselen til Norge med norske Skibe derimod er forbleven stationær. Ligesom i tidligere Aar har den største Del af de ladede Skibe været bestemt til Hjemlandene; blandt disse er det atter de i faste Ruter gaende Dampskibe, nemlig for Farten paa Norge de Rederiselskabet Winge & Co. i Christiania, og for Farten paa Sverige de Aktiebolagene Svea i Stockholm og „Göta“ i Gøteborg tilhørende Dampskibe, der har besørget en overveiende stor Del af denne Export. Af de ifølge ovenstaaende Tabel til Norge afgaaede Skibe, ialt 85, drægtige 30 701, kommer 26 912 Tons i 69 Reiser paa Selskabet Winge & Co.s Dampskibe, medens af de til Sverige bestemte 20 370 Tons tilfalder saaledes nævnte to Aktieselskabers Skibe i ialt 37 Reiser 17 857 Tons.

Foruden enkelte til Norge og Sverige bestemte Cokesladninger har Udførselen fra Distriktet pr. norske og svenske Fartøier saavel de til Hjemlandene afgaaede, som de øvrige, hovedsageligen bestaaet af Stykgods.

Efterladenskaber efter ombord i norske, svenske og nederlandske Skibe samt paa Hospitalerne i Distriktet afdøde Sømænd, indbetalte til General-Konsulatet og remiterede til Hjemlandene, udgjorde ialt til Norge Kr. 1 707.22 og til Sverige Kr. 658.13.

Søulykker. Det henrundne Aar kan heldigvis betegnes som noksaa gunstigt for hvad Forlis af Fartøier angaar. Idethele strandede 3 Skibe paa den nederlandske Kyst, 2 norske og 1 svensk, medens et Skib (norsk) blev seilet isænk lige under Kysten og et andet, ligeledes norsk, blev forladt af Besætningen i Nordsoen og senere indbjerget til en hollandsk Havn. Ved ingen af disse Ulykker forekom Tab af Menneskeliv.

Opsparede og hjemsendte Hyrer. Det totale Beløb af de til Konsulaterne i Distriktet indbetalte og i „Sømandsandragerne“ eller „Sjømansinvisning“ hjemsendte Hyrebeløb bliver med hvert Aar mindre; til Norge sendtes saaledes i det forløbne Aar 4 Andragender, tilsammen udgjørende Kr. 400, og til Sverige 3, ialt Kr. 313.

Ved Forsorg af den herværende Sømandspræst og hans Assistent i Rotterdam, der ved tredie Mands Velvilje bliver sat istand til à pari Kurs at kunne købe mindre og større Banksedler, har derimod efter hvad der er bleven mig meddelt, været hjemsendt i Banksedler ialt Kr. 6 442, hvoraf til Norge Kr. 2 415 og til Sverige Kr. 1 027. Søfolkene vil helst sende Banksedler, fordi det tager længere Tid inden de erholder Underretning om Modtagelsen af Beløb, som sendes hjem i Sømandsandrager og Sømandsanvisninger. Til de i min Aarsberetning for 1890 indtagne Meddelelser om den norske Sømandsmissionens velsignelsesrige Virksomhed i enkelte nederlandske Havne, har jeg for det forløbne Aars Vedkommende ikke meget at tilføie. Det i Slutten af 1890 i Rotterdam oprettede skandinaviske Sømands-hjem har været besøgt af 185 Sømænd, der tilsammen tilbragte 852 Dage i Huset; af nævnte Antal var 140 Normænd og 27 Svenske; 47 indlogeredes for de resp. Statskassers Regning.

Paa- og Afmønstring, Rømning. Ved Hovedstationen udmønstreredes i 1891 paa norske Fartøier 18 Norske, 8 Svenske og 20 Udlændinge, medens fra samme afmønstreredes 77 Norske, 13 Svenske og 31 Udlændinge.

og afmønstredes 294 Norske, 49 Svenske og 123 Udlændinger. Ved samtlige Vice-Konsulater afmønstredes paa norske Skibe 135 Norske, 48 Svenske og 185 Udlændinge. Rømning fra norske Skibe anmeldtes 6 Gange (3 Norske, 1 Svensk, 2 Udlændinge) ved Hovedstationen. Ved Vice-Konsulaterne forekom ialt 32 Tilfælde af Rømning fra norske Skibe (18 Norske, 10 Svenske, 4 Udlændinge).

Emigranter. Antallet af de med Rutedampskibene fra Hjemlandene hertil ankomne Emigranter, der i 1888 og 1889 opgik i hundredevis, er igjen meget aftaget. Til Hovedstationen ankom saaledes i 1891 kun 27 norske og svenske Emigranter.

Indkjøbte Fartøier. For norsk Regning erhvervedes 6 Seilskibe, tilsammen dr. 4 926 Reg.-Tons, og 1 Dampskib, dr. 833 Reg.-Tons, de fleste mep høieste Klasser. De i 1890 i Nederlandene indkjøbte Skibe betales i Gjennemsnit med fl 46, i 1889 med fl 50, i 1888 med fl 17. For Dampskibet betales fl 138 000.

Konsulatafgifter. De af norske og svenske Skibe inden Distriktet erlagte Konsulatafgifter samt de oppebaarne Konsulatgebyrer udgjorde i 1891:

	Ved Hovedstationen.	Ved Vice-Konsulaterne.		Ialt tilfaldt General-Konsulen.	Expeditions-Gebyrer.
		Ialt erlagt.	Heraf tilfalder General-Konsulen.		
Erlagt af:	Gulden	Gulden.	Gulden.	Gulden	Gulden.
Norske Skibe . . . .	1 571.67	4 717.51	2 358.76	3 930.43	
Svenske Skibe . . . .	575.04	1 360.19	680.09	1 255.13	254.60
Ialt	2 146.71	6 077.70	3 038.85	5 185.56	

Om Havneforbedringer, Nedsættelse af Skibsafgifter etc., haves for Aaret 1891's Vedkommende intet at meddele.

Den allerde i Aarsberetningen for 1890 med et enkelt Ord omtalte Ishinder paa Kanalen til Ymuiden under den i December 1890 og Januar 1891 herskende ualmindelig strenge Vinter blev først hævet i Slutten af sidstnævnte Maaned og har heldigvis ikke gjentaget sig denne Vinter. Ved kraftige Isbrydere, som agtes anskaffet, haaber man for Fremtiden at kunne holde Adgangen til Amsterdam aaben for Skibsfarten.

Rotterdams Havn og Adgangen dertil fra Nordsøen har mærkværdig nok ikke havt at lide af Ishinder under den ovennævnte strenge Vinter 1890—1891 og har saaledes dannet en Undtagelse fra samtlige Nordsøhavne paa Fastlandet. Transithandelen dersteds har i det henrundne Aar atter udviklet sig i betydelig Grad; Vice-Konsulen melder, at Havnen i 1891 besøgte af 93 953 saakaldte Rhinskibe samt Flod- og Kanalfartøier, der ialt repræsenterede 7 456 350 M.<sup>3</sup> Indhold; i 1890 var disse Zifre henholdsvis omtrent 4 000 og 570 000 mindre.

En anden Havn, der med hvert Aar kommer til at spille en større Rolle, er Ter-Neuzen ved Scheldeflodens Munding. Ifølge Opgave fra det derværende Vice-Konsulat er Varernes videre Forsendelse til Belgien, Frankrige og Tydskland dersteds omtrent lige billig som fra Gent eller Antwerpen, medens Skibsudgifterne er betydelig ringere; som Regel vil ogsaa udgaende Ladninger lige godt kunne erholdes dersteds som paa de to nævnte Steder.

Et Arbeide, der uden Tvivl vil komme til at bidrage meget til at op-  
hjælpe Transithandelen over Amsterdam, er den nye Kanal til Rhinfloden,  
der delvis blev aabnet i 1891 og forventes fuldt færdig i Løbet af 1892.  
En af Aarsagerne til, at Amsterdam som Handelsstad i de sidste 25 Aar  
paa langt nær ikke er gaaet frem i den Grad, som f. Ex. Rotterdam, ligger  
deri, at den mangler en tidsmæssig Forbindelse med Rhinen og derved med  
det vestlige Tydskland. Den gamle Kanal til Waalfoden, den saakaldte  
„Kölnische Fart“, har i mængdevis Sluseværker, hvis Dimensioner ikke læn-  
gere tilfredsstillter Nutidens Fordringer, medens Omveien via Rotterdam  
bliver forholdsvis for kostbar. En i 1879 af daværende Handelsminister  
Tak van Poortvliet fremsat Plan til ny Kanal fra Amsterdam til Rhinarmen  
Waal, der vilde have forskaffet Hovedstaden en lige kort Kanalvei til Rhinen  
som den fra Rotterdam, forkastedes af General-Staterne som for kostbart,  
derimod vedtoges 2 Aar senere et nyt Projekt, der gik ud paa at benytte  
enkelte bestaaende Kanalstykker og saaledes skulde blive billigere; det er  
af dette Arbeide, at en Del er bleven aabnet i 1891. Kanalens Bredde er  
paa intet Sted ringere end 20 M., dens Dybde overalt 3.10 M. Den større  
Distants fra Amsterdam til Rhinen i Sammenligning med Rotterdam vil,  
naar Kanalen bliver færdig, udgjøre omtrent 30 à 35 Kilom., noget, som  
neppe tør være af større Indflydelse; derimod vil det fra Kanalens Aab-  
ningsdag være muligt at naa hen til Amsterdam med de største bestaaende  
fuldladete Rhindampere og Kanallægttere.

Den nederlandske Handelsflaade, som i det sidste Tiaar stadig har  
været i Aftagen, er i det henrundne Aar tiltaget med 36 740 Reg.-Tons.  
Ved Udgangen af 1890 og 1891 bestod den af:

	Seilskibe.	Dampskibe.
1890 . . .	500, dr. 125 193 Reg.-Tons.	118, dr. 128 143 Reg.-Tons.
1891 . . .	478, „ 128 699 do.	143, „ 161 377 do.

Seilskibenes samlede Drægtighed er altsaa tiltaget med 3 506 Reg.-  
Tons, medens Antallet er gaaet tilbage med 22 Skibe; Dampskibsflaaden  
derimod viser en Tilvæxt baade i Antal og Indhold af henholdsvis 25 Skibe  
og 33 234 Reg.-Tons. Af de ved Slutten af Aaret 1891 indregistrerede  
478 Seilskibe, dr. 128 699 Reg.-Tons, var 233 Skibe, dr. 112 580 Reg.-  
Tons større Søskibe (Fregatter, Barker, Skonnerter, Brigger), medens de  
øvrige 255 Skibe, dr. 16 119 Tons, var mindre Fartøier (Galeaser, Koffer,  
Tjalker og deslige).

Fragtmarkedet. De Resultater, som vor Skibsfart har at opvise  
for Aaret 1891's Vedkommende, hører vist til de allerværste, man har været  
Vidne til i de sidste 12 Aar. Den allerede i 1890 indtraadte stærkt nedad-  
gaaende Bevægelse i Fragtsatserne fortsattes paa enkelte Undtagelser nær  
paa alle Farvande og med saadan Styrke, at Raterne paa flere Farvande er  
kommen under Lavmaalet fra Uheldsaarene 1883—86. Trælastfragterne fra  
de nordlige Østersøhavne til Distriktet begyndte saaledes Aaret med fl 16  
og vedblev paa dette Standpunkt i den første Halvdel af Aaret; i Juni  
Maaned faldt de dog for kort Tid til fl 15. I August indtraadte nogen  
Stigning, saa der i September og Oktober kunde betinges fl 20. Fra Chri-  
stianiafjorden og Vestkysten af Sverige har Fragterne den største Del af  
Aaret holdt sig mellem fl 12 og fl 13; kun ved Aarets Slut kunde for kort  
Tid fl 14 à fl 15 betinges. Ogsaa Kornfragterne fra Østersøen og det sorte  
Hav, Kulfragterne fra de engelske Havne til de nederlandsk-indiske Kolonier,  
Pitch-Pine- og Farvetræfragterne, Returfragterne fra Java og Sumatra har  
holdt sig omtrent hele Aaret paa et meget lavt Maal.

Her følger en Opgave over de henholdsvis i 1890 og 1891 optjente Fragter af norske og svenske Skibe, der ankom til og afgik fra Distriktet med Ladning.

Indgaaende Fragter i 1891. Trælast fra nordl. Østersøhavne fl 15 à fl 25 pr. Std., finske og livl. Havne do. do., Vestkyst af Sverige, Fredriksstad fl 12 à fl 15 pr. Std., Christianiafjorden, Laurvig do. do., Forenede Stater, atlant. Havne 75 à 100 sh. pr. Std., Do. mexik. Bugt 75 à 105 sh. pr. Std., Canada 42 sh. 6 d à 55 sh. pr. Std. Farvetræ fra Mexico 36 à 40 sh. pr. Ton, Vestindien 28 à 35 sh. pr. Ton. Harpix fra De Forenede Stater 2 sh.  $1\frac{1}{2}$  d à 3 sh. pr. 310 eng.  $\mathcal{T}$ . Terpentint fra Do. 4 sh. à 4 sh. 3 d pr. 40 Gallons. Rug fra Østersøen 1 sh.  $1\frac{1}{2}$  d à 1 sh. 5 d pr. 480  $\mathcal{T}$  eng., det sorte Hav 12 sh. à 17 sh. 6 d pr. 1015 Kilo. Hvede fra Østersøen 1 sh.  $1\frac{1}{2}$  d à 1 sh. 7 d pr. 500  $\mathcal{T}$  eng., det sorte Hav 13 à 22 sh. pr. 1015 Kilo. Havre fra Østersøen  $11\frac{5}{8}$  d à 1 sh. 4 d pr. 320  $\mathcal{T}$  eng. Petroleum fra De Forenede Stater 2 à 3 sh. 6 d pr. Gallon. Kaffe fra nederlandsk Ostindien (pr. Dampskibe) fl  $62\frac{1}{2}$  à fl 70 pr. 1800 Kgr. Ris fra nederlandsk Ostindien (pr. Dampskibe) fl 30 à fl 45 pr. 2000 Kg. Birmah 32 sh. 6 d à 38 sh. pr. Ton, Japan 35 sh. à 38 sh. 6 d pr. T. Kobber og Jernmalm fra Sverige Rm. 6 à Rm. 8 pr. T., Frankrige 4 sh. 5 d à 5 sh. pr. T., Spanien 6 à 8 sh. pr. T. Svovlerts fra Norges Vestland 6 à 10 sh. pr. T. Stenkul fra Englands Østkyst 4 à 5 sh. 6 d pr. T., Do. Vestkyst 6 à 7 sh. pr. T.

Udgaaende Fragter i 1891. Cokes til Christiania Rm.  $4\frac{1}{2}$  à Rm. 6 pr. Ton, Vestkyst Sverige Rm. 4 à Rm. 6 pr. T. Kul til Christiania Rm.  $3\frac{3}{4}$  à Rm. 5 pr. T., Tydskland Rm.  $3\frac{1}{2}$  à Rm.  $4\frac{3}{4}$  pr. T., Syd-Amerika 18 à 25 sh. pr. T. Cement og Phosphat til Østersøen Rm.  $4\frac{1}{2}$  à Rm. 8 pr. T. Klid til danske Havne fl 5 à fl 7 pr. T. Pibeler til Do. 3 sh. 11 d à 5 sh.

Indgaaende Fragter i 1890. Trælast fra nordl. Østersøhavne fl 17 à fl 21 pr. Std., finske og livl. Havne do. do., Vestkyst af Sverige, Fredriksstad fl 13 à fl 16 pr. Std., Christianiafjorden, Laurvig do. do., Forenede Stater, atlant. Havne 47 sh. 6 d à 60 sh. pr. Std., Do. mexik. Bugt £ 4. 10 sh. à £ 6 pr. Std., Canada 50 à 60 sh. pr. Std. Farvetræ fra Mexico 34 à 52 sh. 6 d pr. Ton, Vestindien 30 à 40 sh. pr. T. Harpix fra De Forenede Stater 3 à 3 sh. 6 d pr. 310 eng.  $\mathcal{T}$ . Terpentint fra Do. 3 sh. 6 d à 4 sh. 6 d pr. 40 Gallons. Rug fra Østersøen 1 sh. 6 d à 1 sh. 9 d pr. 480 eng.  $\mathcal{T}$ , det sorte Hav 1 sh.  $3\frac{1}{2}$  d à 3 sh. 9 d pr. Quarter. Hvede fra Østersøen fl 11 à fl 13 pr. 2400 Kilo, det sorte Hav 3 sh.  $7\frac{1}{2}$  d à 3 sh. 10 d pr. Quarter. Havre fra Østersøen 1 sh. 3 d à 1 sh.  $4\frac{1}{2}$  d pr. 320  $\mathcal{T}$  eng. Petroleum fra De Forenede Stater 1 sh. 9 d à 3 sh. 6 d pr. 40 Gallons. Kaffe fra nederlandsk Ostindien fl 70 à fl 85 pr. 1800 Kg. Ris fra nederlandsk Ostindien fl 45 à fl 55 pr. 2000 Kg., Birmah 30 à 40 sh. pr. Ton, Japan 32 sh. 6 d à 65 sh. pr. T. Kobber og Jernmalm fra Sverige Rm. 7 pr. T., Spanien 6 sh. à 11 sh. 6 d pr. T., Svovlerts fra Norges Vestland 7 à 8 sh. 6 d pr. T., Sverige do. do. Stenkul fra Englands Østkyst 5 sh. 6 d à 8 sh. pr. T., Do. Vestkyst 7 à 9 sh. 6 d pr. T.

Udgaaende Fragter i 1890. Cokes til Christiania Rm. 5 à Rm. 6 pr. Ton, Vestkyst Sverige Rm.  $4\frac{1}{2}$  à Rm. 6 pr. T. Kul til Christiania Rm. 4. à 5 pr. T., Tydskland Rm. 5 pr. T., Syd-Amerika 15 à 22 sh. pr. T. Cement og Phosphat til Østersøen Rm. 5 à Rm. 8 pr. T., Pibeler

til danske Havne Rm. 5 à Rm. 7 pr. T. Klid til do. fl 6 à fl 8 pr. T. Linkager til Sverige fl 7 à fl 8 pr. T., danske Havne fl 5 à fl 5½ pr. Ton.

Handelen. Naar man i faa Ord skal ytre sig om Handelsomsætningens Resultater her i Nederlandene i det henrundne Aar, saa tør det kunne siges, at de i det store og hele taget har været tilfredsstillende og at Næringslivet har kunnet fyldestgjøre rimelige Fordringer. Det er sandt, at Fondsbørsen i 1891 har lidt store Tab, at enkelte af de for den nederlandske Handel vigtige Artikler, f. Ex. Sumatratobakken, som senere skal blive paa- vist, har havt at kæmpe med meget uheldige Konjunkturer og at flere af de af forskellige Grene af Varehandelen afkastede Gevinster ved Aarets Slut vil vise sig at være meget forskellige; seet under Et maa det henrundne Aar dog som som sagt kunne betegnes som et almindeligt Middelsaar. At det har været sparet for almindelige Handelskriser, som den nedadgaende Handelsrørelse i 1890 lod befrygte, er noget der ikke noksom paaskjønnes. I Mangel af tilsvarende Opgaver ser jeg mig endnu ikke istand til at indkomme med en Oversigt over Handelsomsætningen mellem Hjemlandene og Distriktet; efter hvad der er mig bleven meddelt, skal den dog have holdt sig noget under det næstforegaaende Aars Handelsrørelse.

Om Handelsforholdene i Almindelighed kan følgende bemærkes: Aarets største Evenement har vist været Opsigelsen af de med Frankrige, Spanien, Portugal og Rumænien afsluttede Handelstraktater. Omendskjønt Frihandelsystemet fremdeles er det raadende her i Landet og det med Sikkerhed kan siges, at ingen her tænker paa at forhøje Toldsatserne paa fremmede Varer, med mindre de Stater, med hvilke nye Traktater skal afsluttes, viser sig umedgjørlige og ikke fuldtud tilstaar Nederlandene Behandling som den mest begunstigede Nation, saa er dog enhver Udsigt tilstede, at det vil være muligt i de nye Traktater at erholde ikke alene Beregning af Toldsatserne for nederlandske Varer ifølge Minimumstarifferne, men ogsaa andre Fordele, som den mest begunstigede Nation maatte kunne erholde.

I sin Handel med Spanien vil Nederlandene ligesom England i det første Halvaar af 1892 komme til at staa i en gunstig Stilling. Den bestaaende engelsk-spanske Overenskomst, der først træder ud af Kraft den 30te Juni 1892, henviser, som bekjendt, til særskilte Toldsatser paa visse engelske Varer ved Indførsel i Spanien, noget som har til Følge, at de nye spanske Tariffer, der for de fleste Landes Vedkommende træder i Virkning den 1ste Februar, ikke kan tillempes paa de omhandlede engelske Artikler; da den bestaaende nederlandsk-spanske Traktat tilsikrer de i Spanien indførte nederlandske Varer Behandling som den mest begunstigede Nations og Overenskomsten først træder ud af Kraft den 30te Juni, maa de i den engelsk-spanske Traktat bestemte Satser paa visse Artikler nødvendigvis ogsaa tillempes paa samme Varer af nederlandsk Origin. De Artikler, som her handles om, er; Alkoholiske Drikke, fint Stentøi, Smør, Glas, Papir, tilberedte Huder, Jernbaneskiner, Lys, Manufakturvar. Alle øvrige Handelsvarer underkastes fra 1ste Februar de nye spanske Toldsatser.

Hvilken Indflydelse de nye spanske og spanske Tariffer vil komme til at udøve paa den nederlandske Exporthandel kan endnu ikke med Bestemthed siges. Det maa dog antages, at, selv dersom det opnaaes, at disse Landes Minimumstariffer skal tillempes paa nederlandske Varer, vil de nye Satser dog virke prohibitiv paa flere af Hollands Exportartikler. Tolden paa Ost i Frankrige stiger saaledes fra 3 til 15 Francs, paa Smør fra 3 til



6 Francs, paa fersk Fisk fra 5 til 20 Francs, paa Faar fra 3 til 15.10 Francs, paa Ris fra 1.80 til 9 Francs, paa Øl fra 7.10 til 9 Francs etc.

Medens den nederlandske Handel i Frankrige, Spanien, Portugal og sandsynligvis ogsaa i Rumænien under de gunstigste Omstændigheder, det vil sige, naar disse Landes Minimumstariffer skal bringes i Anvendelse paa nederlandske Varer, kommer til at arbeide under langt ugunstigere Konjunkturer end hidtil, tør det dog forventes, at de middel-europæiske Handelstraktater vil øve en heldig Indflydelse paa Handelsomsætningen mellem Nederlandene og de til Traktatforbundet tiltraadte Stater, i ethvert Tilfælde saalænge de af Nederlandene med disse Stater afsluttede Handelsoverenskomster, der alle er baserede paa det mest begunstigede Princip, er i Kraft. For Landbrugsprodukter er følgende Toldnedsættelser af Vægt: paa Hornkvæg fra 30 til 25½ Mark, paa unge Heste fra 20 til 10 Mark, paa Smør (derunder iberegnet Margarinesmør) fra 20 til 16 Mark, paa Bønner og Erter fra 2 til 1½ Mark, paa Vindruer fra 4 til 0 Mark, paa Æg fra 3 til 2 Mark. Blandt andre Artikler, der ogsaa vil nyde godt af de nye Toldsatser kan nævnes: Pottemagerarbeide, Tegl, uldne Tæpper, Øl, Skrivpapir etc.

Forsaaavidt de i 1892 ikrafttrædende nye Handelstraktater.

En Begivenhed paa Handelens Omraade, som her i Landet har været hilset med Glæde, er Oprettelsen af det første nederlandske Handelskammer i Udlandet, i London. Ifølge dets Statuter skal dets Virksomhed bestaa i: ved alle passende og lovlige Midler at fremme den nederlandske Handel, Industri og Landbrug, og isærdeleshed at fremme og udvikle Handelsforbindelserne mellem Nederlandene og de nederlandske Kolonier paa den ene Side og Storbritannien og Irland og de britiske Kolonier paa den anden Side. Der er endnu hengaaet for kort Tid siden Kamret blev oprettet til at kunne sige noget om dets Virksomhed. En Sag, som det i første Række agter at søge sat igang og om hvis praktiske Betydning det har indhentet Udtalelser fra Handelskammerne her i Landet, er at faa ansat et Slags officielt Agentskab i London, der skulde beskæftige sig med Salg af Landbrugsprodukter, især Meieriprodukter. Kamret mener, at det derved skulde være muligt at vaage over saavel de nederlandske Producenters som de engelske Opkjøberes Bedragerier i Smør- og Osthandelen. Et af de større Landbrugsselskaber skal, efter hvad der forlydes, dog have fraraadet Londoner-Kamrets Forslag og tiltraadt heller at søge ansat en Landbrugskonsulent efter Mønster af hvad der i saa Henseende gjøres af Sverige og Danmark.

Blandt de Bestræbelser, der gjøres for at fremme Handelsforbindelserne mellem Nederlandene og Udlandet bør her nævnes den i 1887 oprettede Forening „Het Buitenland's“ Virksomhed. Som allerede i Korteed meddelt i General-Konsulatets Aarsberetning for 1889 har den sat sig til Formaal at skaffe unge Hollændere, som har været nogen Tid sysselsat i Handelen og ønsker at etablere sig paa udenlandske Steder, Plads paa derværende Handelskontorer; hvis fornødent gives ogsaa pekuniær Understøttelse. Ifølge Foreningens i disse Dage udkomne Aarsberetning har i 1891 været udsendt til Persien 2, til Mexico 3 unge Mænd, medens 2 blev ansat paa et Kontor i London, 3 paa Kontorer i Hamburg og 2 paa Kontorer hersteds; disse sidste vil efter tilstrækkelig Forberedelse senere blive udsendt til fremmede Verdensdele. Denne Fremgangsmaade, siger Bestyrelsen i sin Beretning, forekommer os at være meget heldig; det bliver os muligt, at blive nøie bekendt med vore Kandidater inden vi besørger dem en Post i et fremmed Land; under den som Regel 2 à 3 Aar værende Ansættelse paa et Handels-

kontor enten her i Landet eller i en nærliggende europæisk Havn har vi god Anledning til at danne os en Mening om den unge Mands Kapaciteter. medens det samtidig er os muligt ved Valget af Handelskontoret at sørge for, at han kommer under en god merkantil Ledelse. Foreningen nyder en Statssubsidie stor fl 5000.

Træløst. Handelen i denne saavel for Norges som Sveriges Vedkommende fremdeles vigtigste Exportvare til Nederlandene har ikke været ugunstig; saavel Tilførselen som Afsætningen kan siges at have været normal; at angive noget Kvantum er i Mangel af foreliggende paalidelige statistiske Meddelelser desværre dog ei muligt.

Aaret aabnede med meget lave Priser, hovedsagelig paa Grund af de betydelige Lagre Afskiberne i de russiske Østersøprovincer saavel som i Hjemlandene sad inde med. F. o. b. Offerterne begyudte med fl 48 à 50 pr. Tylt for Bjælker, fl 48 à 51 pr. Std. for Granbattens og fl 60 à 63 for 9, 10 & 11" Granplanker, men disse Priser varede ikke længe; Rygterne om den i Frankrige paatænkte betydelige Toldforhøielse paa alle Træløstsorter antog en stedse mere bestemt Form og foranledigede større Afskibninger til franske Havne, medens ogsaa den i Vinteren 1890—91 af de svenske Træløstexportører truffne Overenskomst om Indskrækning af Tømmerhugsten viste sin Indflydelse paa Lagrenes Omfang i Afskibningshavnene og samtidig paa Prisbevægelsen, der da ogsaa fra Sommeren af vedvarende har vist en opadgaaende Tendents. For Granbjælker fra Sundsvall Distrikt forlangtes om Sommeren for Høstleverance indtil fl 62, for Granbattens fl 54 à fl 57, for 9, 10 og 11" Granplanker indtil fl 72.

Priserne for de mest gangbare Gransorter („mixed“) har været følgende:  $3 \times 9-11$  fl 85 à 90,  $3 \times 7-8$  fl 70 à 75,  $2\frac{1}{2} \times 6-7$  fl 65 à 70,  $1\frac{1}{2} \times 10-11$  fl 100 à 105,  $1 \times 11$  fl 100 à 105,  $1\frac{1}{4}-1\frac{1}{2} \times 9$  fl 85 à 90,  $1\frac{1}{4}-1\frac{1}{2} \times 8$  fl 75 à 80,  $1 \times 6-7$  fl 60 à 65,  $1 \times 4-5$  fl 55 à 60. Alt pr. Petersb. Standard.

Af andre Trævarer, som færdiggjorte Døre og Vinduer, Lister etc. var Tilførselen omtrent lige stor som i det næstforegaaende Aar; i Priserne forekom ikke nogen nævneværdig Forandring.

Af Træmasse og Cellulose hidkommer fremdeles kun ringere Partier, der fordeles over flere Fabrikker.

Is. Importen af Blokis har i det henrundne Aar atter været ubetydelig; idethele ankom 1 Ladning stor 174 Tons til Amsterdam, 5 Ladninger store 1414 Tons til Fiskebyen Maassluis og 1 Ladning stor 199 Tons til Helder.

Granit og Sten er i 1891 kun hidført i ganske smaa Partier.

Fisk. Importen af Stokfisk, som hovedsagelig foregaar paa Rotterdam, der staar i regelmæssig direkte Dampskibsforbindelse med Stavanger og Bergen, og næsten udelukkende er i Hænderne paa Kjøbmænd i Fiskebyen Vlaardingen, har holdt sig omtrent paa samme Høide; overhovedet forekommer liden Variation i Handelen i denne Vare. Priserne skal have været noget bedre end i de næstforegaaende Aar.

Af fersk Sild importeredes ikke ubetydeligt fra Hvaløerne og fra Bohusläns-Kysten. I Modsætning til de tidligere Aar er det nu Fuldsild som hidføres for Røgerierne og ikke længere Tomsild, hvoraf Importen saagodt som er ophørt. Handelen i denne Vare er nu kommen paa enkelte Hænder, der kun anfører mindre Kvaliteter ad Gangen og derved skal forstaa at betinge temmelig god Pris.

Fersk Fisk, hovedsagelig Kolje og Skrei, anførtes kun enkelte Gange i

mindre Partier; saalænge Importen foregaar med de aldeles uhensigtsmæssige Dampskibe, der nu benyttes, vil der være forsvindende liden Udsigt til at Handelen i fersk Fisk vil kunne tage noget Opsving; der henvises til hvad der herom er anført i Konsulatets forrige Beretninger.

Som Uddrag af det herværende Handelskammers Aarsberetning for 1890 hidsætter jeg her endel Bemærkninger om Forhavnen Ymuidens Betydning som Fiskehavn:

Tilførselen af Fisk til Ymuiden tiltager med hvert Aar; Kanalsluserne paseredes saaledes i 1890 af 4 067 Fiskefartøier med en samlet Drægtighed af 140 420 M.<sup>3</sup> mod i 1889 3 112 Fartøier, ialt drægtige 97 610 Reg.-Tons. I det sidstnævnte Aar har en Privatmand opført et Auktionslokele med Ishus etc., som kan regnes til de bedste bestaaende Indretninger af den Slags og derved i væsentlig Grad bidraget til, at Ymuiden nu kan regnes blandt de bedste Fiskehavne ved Nordsøen. Stedet staar i direkte Jernbaneforbindelse med Tydskland og Belgien.

Tjære og Beg. Tjære-Priserne har fulgt en, omend ikke betydelig saa dog jævnt nedadgaende Bevægelse; kun ved Aarets Slut kom en liden Forbedring; i December noteredes fl 170 for prima Umeå-Vare og fl 125 for Archangel, alt pr. 13 hele Tønder. Til Export til Ostindien var Efter-spørgselen hele Aaret rundt temmelig livlig.

Begpriserne holdt sig mellem fl 140 og fl 150 pr. 2 400 Kg. Netto for god Archangel-Vare.

Tran. Paa Grund af de lave Priser for alle med Tranen konkurrerende Fedtsorter, var Handelen i Tran yderst flau hele Aaret rundt. Fra Bergen ankom 530 Tønder brun og 1 400 Tønder blank og brun-blank; Priserne varierede mellem fl 21 og fl 24 for brun og fl 25 til fl. 83 for blank.

Med de paa Amsterdam og Rotterdam i regelmæssig Route gaaende Dampskibe indførtes ialt 469 Kasser norsk Øl og 3 Foustager Brændevin, hvorfor Indførselscertifikat begjæredes for hjemme at kunne erholde den erlagte Tilvirkningsafgift restitueret.

Angaaende Handelen i de for Nederlandene vigtigste Exportartikler hidsætter jeg følgende:

Java-Kaffe. Solgt blev af: den nederlandske Handel-Maatschappy som Statens Mægler 134 900 Baller og den første Haands Handel 318 700 Baller, ialt 453 600 Baller, mod i 1890 692 000 og i 1889 303 700 Baller. Det blev allerede fremhævet i Konsulatets forrige Aarsberetning, at Tilførselen af Java-Kaffe i 1891 vilde blive yderst ringe paa Grund af den i 1890 grundig mislykkede Kaffehøst paa Java; ovenstaaende Zifre gjør det tydeligt, i hvilken Udstrækning denne Formindskelse har gjort sig gjældende.

Prisnoteringen har i det henrundne Aar seet betydelige Fluktuationer. Den tonegivende sorte „Java god ordinær“, der ved Aarets Begyndelse blev noteret 58 Cents, steg de første 5 Maaneder af Aaret endnu noget høiere (i Mai 61 Cents), men saa begyndte en nedadgaende Bevægelse, der varede til sent paa Høsten og bragte Prisen for „god ordinær“ ned igjen til 48 Cent, ikke fordi denne Artikel i og for sig befandt sig i en svag Stilling, men kun som Følge af de om Santos-Kaffehøstens glimrende Udfald udsprede Rygter, der selvfølgelig medførte et Prisfald i Brasilsorterne. Da disse Rygter ved Vinterens Begyndelse viste sig at være meget overdrevne, kunde Prisen for Java atter forbedre sig til 53 Cents.

Handelen i Santos-Kaffe har i 1891 betydelig tiltaget, hovedsagelig paa Grund af den ringe Tilførsel fra Java, der af og til var Aarsag til at

god ordinær aldeles ikke var at faa. Prisen har varieret fra 49 Cents ved Aarets Begyndelse til 39 Cents i Oktober og 43 Cents ved Aarets Slut.

Terminhandelen i Kaffe paa den amsterdamske Børs, omend fremdeles af stor Betydning, har dog været af mindre Omfang i det henrundne Aar end i 1890; ifølge Likvidationskassens Opgaver har i 1891 i det hele været omsat 722 000 Baller mod i 1890 978 500 Baller; det opgives ikke hvor store Kvanta heraf virkelig har været afleverede.

Da en større Kaffeproduktion i 1892 ventes i Brasilien, og kun gode Efterretninger indløber om Høsten paa Java, er det sandsynligt, at Kaffepriserne neppe vil kunne holde sig paa den ved 1891's Slutning gjenvundne Høide; Sagkyndige skal, paa Grund af at Forraadene overalt er yderst ringe og fordi man i Aarets Løb atter forventer et tiltaget Forbrug af Kaffe, dog ikke nære Frygt for en betydelig Prisnedgang, hvis ikke Terminhandelen, som allerede ofte her været Tilfældet, paanyt bemægtiger sig Varen og sætter igang Prisfluktuationer, der paa ingen Maade staar i Forbindelse med Forholdet mellem Tilbud og Efterspørgsel.

Sukker. Denne Vare — det er nu Bedrodsukker man mener, naar man her i Landet taler om Sukkerhandelen; af Kolonialsukker finder næsten ingen Tilførsel længre Sted — har i de første 10 Maaneder af Aaret holdt sig omtrent paa samme Standpunkt som ved 1891's Slut, med liden Omsætning; kun naar de Forenede Stater optraadte som Kjøbere, kom der for kort Tid noget Liv paa Sukkermarkedet. Prisen varierede lige til Høsten mellem fl 15 $\frac{1}{4}$  og fl 14 $\frac{1}{4}$ . Den for Bedrodhøsten høist ugunstige Sommer begyndte derefter snart at øve sine Indflydelse paa Prisernes Løb og foranledigede lidt efter lidt en Stigning til fl 18 $\frac{1}{2}$ ; ved Aarets Slut var Prisen, da Røddernes Sukkergehalt viste sig at være høiere end anslaaet og den producerede Sukkermængde derved større end formodet, dog atter noget lavere, omtrent fl 17 $\frac{1}{2}$ .

Om de af Staten i 1891 tagne Forholdsregler, der gaar ud paa at sikre Statskassen en vis Indtægt af Forbrugsafgiften paa Sukker, har Konsulatet i sin Tid indsendt særskilt Beretning.

The. Den direkte Tilførsel fra Java har i 1891 været betydelig ringere end i det næstforegaaende Aar, nemlig 20 900 Kvartkasser mod i 1890 30 700 Kvartkasser; Tilførselen af Java-The fra andre Havne, hovedsagelig fra London og Hamburg, hvor Varen som Regel kunde kjøbes noget billigere end her, har derimod været betydelig større, saa selve Forbruget neppe kan siges at være aftaget. De høie Priser, som betingedes ved Slutten af 1890, vedvarede i det første Halvaar af 1891; derefter indtraadte en ubetydelig nedadgaaende Bevægelse.

Tilførselen af kinesisk The var omtrent lige stor som i 1890; i Sammenligning med tidligere Aar viser den dog en betydelig Tilbagegang. Ogsaa denne Vares Priser holdt sig omtrent hele Aaret rundt paa samme Høide, som ved 1890's Slut, nemlig 48 à 50 Ct. for god ordinær Congo.

Tobak. Det henrundne Aar vil for denne Vare efterlade sig ganske andre Erindringer end det næstforegaaende, der som i Konsulatets forrige Aarsberetning paapeget, havde hørt til de allerbedste, man nogensinde havde oplevet. Hvad Hovedsorten Sumatratobakken angaar — i 1890 et særdeles villigt Marked med overdreven høie Priser, — i 1891 ved en langt større Høst (237 300 Pakker mod 184 000 Pakker) i de fleste Tilfælde Priser saa lave, som man tidligere aldrig skulde have troet mulig og fra Tid til anden en i den Grad trykket Stemning, som om Sumatratobak skulde blive aldeles usælgelig. Kvaliteten var daarlig, Bladene smaa og ofte brukne; Farven

mørk; dette, i Forening med det 30 % større Tilbud, samt med den Omstændighed, at de Forenede Stater, der i 1890 inden Mc'Kinley-Tariffen traadte i Virksomhed, havde forsynet sig for lang Tid, i 1891 næsten aldrig optraadte som Kjøbere, forklarer Varens store Prisfald. Medens i 1890, 1889 og 1888 i Gjennemsnit havde kunnet betinges  $144\frac{3}{4}$ ,  $127\frac{3}{4}$  og  $120\frac{1}{2}$  Cents, har den i 1891 i Nederlandene anførte Vare kun betinget ca. 73 Cents; Værdien af de anførte 220 000 Baller (de øvrige 17 300 gik til Bremen, Hamburg og London) har været  $24\frac{1}{2}$  Million Gulden. Prisforbedring kan alene ventes, naar det bliver Alvor med at indskrænke Produktionen, da det nu har vist sig, at Sumatratobakken paa langt nær ikke er den uundgaaelige Vare, som man længe har anseet den for.

Java har i 1891 leveret 182 000 Pakker mod i 1890 141 000. Tilvæksten falder dog næsten udelukkende paa Crossohsorten. Gjennemsnitsprisen har været  $25\frac{1}{2}$  Cents, Høstens Værdi omtrent 8 Millioner; i 1890 var Gjennemsnitsprisen 31 Cents.

Forskjellige Egne paa Borneo har i 1891 leveret et aldeles fortrinligt Produkt, der saavel hvad Farve som Smag angaar fuldtud kan ligestilles med den bedste Sumatra-Vare. Ogsaa fra Celebes kom meget gode Sorter.

Ris. Tilførselen fra Java, Burmah og Japan har atter været ret betydelig i 1891, omend noget mindre end i 1890, nemlig 1 201 500 Baller mod i sidstnævnte Aar 1 277 000 Baller. Afsætningen til Rismøllerne var hele Aaret rundt meget livlig til lønnende Priser; disse har saagodtsom holdt sig paa samme Høide som i det næstforegaaende Aar; kun mod Høsten faldt de en Smule, saa de ved Aarets Slut stod omtrent  $\frac{1}{4}$  Gulden under Prisen ved Aarets Begyndelse.

Afsætningen af afskallet Ris var ligeledes tilfredsstillende. Udsigterne for den nye Høst lyder mindre gunstige, da Saatiden ved den ualmindelig langvarige Tørke paa Java er bleven forsinket; den nye Vare vil der ved først kunne ventes anført paa de europæiske Markeder langt senere end ellers.

Cacao. De bekendte hollandske Cacaofabrikker holder sig fremdeles saagodtsom udelukkende til Guayaquil-Cacao, som de direkte indfører fra Ecuador; men ogsaa Surinam og Java begynder med hvert Aar at sende mere til det hollandske Marked; fra sidstnævnte Koloni hidførtes 5 823 Baller mod i 1890 2 739 Baller. For de fineste Javasorter betales de første Maaneder af Aaret omtrent 72 Cents pr.  $\frac{1}{2}$  Kg., senere om Aaret, da større Partier blev bragt paa Markedet, kun 62 Cents. Tiltager Tilførselen fremdeles, er det ikke usandsynligt, at de bedste Javasorter snart vil komme ned til 50 Cents, den nuværende Pris for Machala-Cacao, (den billigste Guayaquil-sort), og at de bekendte Cacaofirmaer da vil finde det lønnende, at bringe en ny, af Java-Cacaobønner fremstillet Vare, paa Markedet. Ariba-Cacao, den bedste Guayaquil-sort, noteres nu 62 Cents pr.  $\frac{1}{2}$  Kg.

Pengemarkedet og Fondsbørsen. Pengemarkedet har i det store og hele taget i 1891 havt et regelmæssigt Forløb. Den nederlandske Banks Diskonto, der under Baringkrisen i Slutten af 1890 var bleven forhøjet til  $4\frac{1}{2}$  % og ved det henrundne Aars Begyndelse fremdeles stod paa samme Høide, kunde efterat Bankens Guldbeholdning var steget fra 40 til 50 Millioner, allerede i Februar Maaned bringes ned til den af Banken i de sidstforløbne Aar sædvanlig beregnede Diskonto 3 %; uagtet Guldforraadet i den sidste Halvdel af Aaret atter er betydelig aftaget — ifølge Bankstaten pr. 31te December udgjorde den 39 Millioner — er dog under Aarets Løb

ingen Forandring bragt i denne Diskontonotering. Bankens Sølvsbeholdning sees at være betydelig tiltaget, nemlig fra 65 Millioner ved Aarets Begyndelse til 78 Millioner ved dets Slut. Selve Pengemarkedet har fra den Tid, da Diskontoen atter var bragt ned til den normale Notering, været meget godt forsynet, uden at dette dog sees at have have havt nogen særdeles gunstig Indflydelse paa Foretagsomheden paa Fondsbørsen. Seet under et kan Fondshandelens Historie i 1891 benævnes Afviklingen og Forsøg til Afviklingen af den ved Huset Barings Fald i 1890 skabte Tilstand. Ikke alene en betydelig Del af Verdenshandelen, af Industrien og Jernbaneforetagender i fremmede Verdensdele, men ogsaa Stater og Kolonier blev ved Katastrofen i London pludselig berøvet Adgangen til en i de sidste Aar næsten uindskrænket bevilget Kredit og derved henvist til enten selv at bære sine finantsielle Byrder, eller, da dette for de Flestes Vedkommende i Længden er en Umulighed, at opsøge nye Kreditkilder. Fondsbørsens Historie er for største Delen Historien af de i denne Retning anstillede Forsøg, for mange af dem forgjæves anstillede, for andre kun med delvis Held lønnede Forsøg. At Fondshandelen under disse Omstændigheder ikke har kunnet opvise stor Livlighed, er selvfølgelig; ogsaa Spekulationen har paa faa Undtagelser nær holdt sig inden meget snevre Grændser, hvor den optraadte i nævneværdigt Omfang, handlede den som Regel à la baisse.

Blandt de 3 store Statslaan, der er bleven emiterede i 1891, det franske 3 % i Januar, det tyske og preussiske 3 % i Februar og det russiske 3 % i Oktober, har det kun været det sidstnævnte, hvori den amsterdamske Fondsbørs har deltaget; det i den nederlandske Finantsministers Budget for 1892 annoncerede Statslaan, til et Beløb af 45 Millioner Gulden nominel, som blev godtkjendt af General-Staterne, kom ikke paa Markedet i det henrundne Aar.\*)

Kursen paa de nederlandske Statspapirer er i det henrundne Aar gaaet noget tilbage, især 3 %'s Obligationerne, der ved Aarets Begyndelse noteredes  $95\frac{3}{8}$  og ved dets Slut  $93\frac{5}{8}$ ;  $2\frac{1}{2}$  og  $9\frac{1}{2}$  %'s noteredes dog omtrent med samme Kurser i December som i Januar, nemlig 79 à 100.

Norske og svenske Statspapirer forhandlede atter meget sjældent; de faa Gange Handel fandt Sted, blev 95 à 96 % betinget for norske  $3\frac{1}{2}$  % og  $86\frac{1}{2}$  à 89 for norske 3 %;  $100\frac{1}{4}$  for svenske 4 %.

Nordsøfisket. For Sildefisket har det henrundne Aar givet et mindre heldigt Udbytte end det næstforegaaende, der, som meddelt i General-Konsulatets Aarsberetning for 1890, hørte til det allerbedste, de hollandske Fiskere paa lang Tid havde havt. Som ved de i 1890 opnaaede Resultater var at forvente, er Fiskeflaaden i Vinteren 1890—91 bleven forøget baade ved Nybygning og Indkjøb i Udlandet; i det hele deltog i Sildefisket i 1891 485 Fartøier mod 463 i det næstforegaaende Aar.

Fiskesæsonens Begyndelse var langt fra gunstig, saavel med Hensyn til Fiskemængden som Priserne; under den saakaldte „jaagtyd“ — de første Uger i Sæsonen, da „Maatjes“-Silden anbringes af Dampskibe (Jagers) — kunde f. Ex. i Gjennemsnit ikke betinges mere end omtrent fl 11 pr. Tønde. Den kuaappe Tilførsel, ligesom den mislykkede Sildefangst i Skotland, bragte imidlertid snart en god Prisforbedring, der ogsaa vedvarede under Sommermaanederne. I Slutten af Juli var Prisen allerede op i fl 15, de første Dage af September i fl 19.50. Den særdeles rige Fangst i September og den første Halvdel af Oktober bragte omend for kort Tid dog Prisen ned

\*) Det er bleven emiteret under 19de Januar 1892.

igjen til fl 14, hvorefter Stigningen, paa Grund af den ved Stormveir forvoldte ringe Tilførsel i de senere Høstmaaneder, atter begyndte og de høie Priser fra Sommersæsonen paant opnaaedes. Ved Fiskets Slut, de sidste Dage i November, noteredes Silden mellem fl 19 og fl 20. Det rige Pengeudbytte, som Aaret ved de høie Priser havde givet, er dog, efter hvad der oplyses af Vice-Konsulen i Maassluis, for en større Del atter forsvundet ved de betydelige Tab, Høststormene har forvoldt Fartøjerne og Garnene, saa det henrundne Aar neppe kan regnes for mere end et Gjennemsnitsaar. Den totale Fangst beløber sig til i runde Tal 355 000 Tønder mod 425 700 i 1890; Forskjellen, omtrent 71 000 Tønder, har hovedsagelig sin Aarsag i den før omtalte ringe Fangst i Sæsonens Begyndelse samt deri, at de fleste Fartøier under den stormfulde Høst gjorde en Reise mindre end ellers.

I Gjennemsnit for hele Aaret har fl 15.20 kunnet betinges pr. Tønne. I Aarene 1883—91 har Gjennemsnitsprisen for hollandsk Sild været: i 1883 fl 19—91, 1884 fl 12—63, 1885 fl 11—30, 1886 fl 10—31, 1887 fl 9—70, 1888 fl 12—10, 1889 fl 10—43, 1890 fl 11—08.

Kolje- og Torskfisket har givet godt Udbytte i 1891, især for de Fiskere, der bragte sin Vare levende eller iset paa Markedet; for saltet Fisk har dog Aarets Udbytte paa Grund af de herskende lave Priser været mindre heldigt.

Om „Trawlfisket“ maa atter det samme berettes som i de seneste Aar, nemlig at det stadig gaar tilbage og ikke giver det ringeste Udbytte, for de flestes Vedkommende endog Tab. At dette Fiskeri foruden af Baadene fra de smaa Kystbyer, om Vinteren og Vaaren endnu udøves af større Rederier i Scheveningen, Vlaardingene etc., sker hovedsagelig for at kunne skaffe Sildefartøjerne om Sommeren indøvede, dygtige Besætninger.

At Trawlfisket i Modsætning til tidligere Aar nu har ophørt at være en indbringende Bedrift, skyldes hovedsageligen Nordsøens Armod paa Flyndre, Pigvar, Tunger og andre finere Fiskesorter, der før forekom i rig Mængde, men nu med hvert Aar mere og mere forsvinder som Følge af, at de fleste Fartøier anvende Garn med ganske fine Masker.

Landbruget. Paa Landbrugets Omraade haves ikke noget af Betydning at meddele for det henrundne Aars Vedkommende. Høsten af Jordbrugets Produkter har paa faa Undtagelser nær slaat feil; det samme maa siges om Høavlen.

En af Landets mest fremstaaende Jordbrugere har i 1891 efter Paa-virkning fra General-Konsulatets Side anstillet Forsøg med svensk Udsæd, som „Allmänna svenska Föreningen för Odling och Förädling af Utsæde“ i Svalöf havde stillet til General-Konsulatets Disposition. Resultaterne deraf er, uagtet Forsøgene under en for Jordbruget særdeles ugunstig Sommer, som 1891's, neppe kan siges at være tagne under normale Forhold, dog meget tilfredsstillende; især roses Bygsorten „Svensk Plymage Korn“, som i alle Henseender velskikket for den nederlandske Jordbund, og som gav en Afkast af 4 238 Kilogram pr. H. A. Forsøgene vil antagelig iaar blive gjentaget i større Skala.

Sundhedstilstanden blandt Fæet har i 1891 været særdeles god. Blandt Hornkvæget forekom ikke et eneste Tilfælde af smitsom Sygdom; de i Hjemlandene i 1890 udsædige Indførselsforbud mod Hornkvæg fra Nederlandene blev atter ophævet i det henrundne Aar, i Norge i December Maaned, i Sverige i Februar Maaned.

Svinytyphus viser sig endnu sporadisk i Landet, men har dog ikke forvoldt nogen nævneværdig Skade. Alene blandt Hundene forekom atter

et ret betydeligt Antal Tilfælde af Vandskræk, en enkelt Gang forekom ogsaa Droes blandt Hestene.

Den nederlandske Toldtarif har i 1890 ikke undergaaet nogen Forandring.

Th. Egidius.

## Bilbao.

Skibsfarten 1891.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Ialt.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
<b>I. Ankomne:</b>									
Fra Norge til Hovedstationen . . . . .	46	14 182	-	-	46	14 182	-	-	176 951
„ Norge til Vicekonsulsstationerne . . . . .	92	30 042	-	-	92	30 042	-	-	226 224
„ Sverige til Hovedstationen . . . . .	9	392	-	-	1	392	-	-	5 660
„ Sverige til Vicekonsulsstationerne . . . . .	4	1 168	-	-	4	1 168	-	-	20 992
„ andre Lande til Hovedstationen . . . . .	7	3 747	12	7 475	19	11 222	-	-	69 259
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . . . .	20	8 232	105	41 417	125	49 649	-	-	165 088
Ialt	170	57 763	117	48 892	287	106 655	243	92 710	664 174
<b>II. Afgaaede:</b>									
Til Norge fra Hovedstationen . . . . .	7	2 142	2	719	9	2 861	-	-	42 530
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne . . . . .	4	1 683	8	3 716	12	5 399	-	-	32 475
„ Sverige fra Hovedstationen . . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-
„ Sverige fra Vicekonsulsstationerne . . . . .	-	-	4	912	4	912	-	-	-
„ andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	49	20 004	8	2 851	57	22 855	-	-	86 640
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . . . . .	177	65 178	29	10 289	206	75 467	-	-	757 640
Ialt	237	89 007	51	18 487	288	107 494	242	92 072	919 285

For at reparere eller søge Ordre ankom 4 norske Skibe dr. 1 739 Tons.

Af svenske Skibe ankom 49 dr. 29 958 Tons.

Erlagt Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Pts. 2 063 84, ved Vicekonsulsstationern Pts. 5 177.45, hvoraf tilfaldt Konsulsfondet Pts.



2 588.72. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Pts. 199.03, ved Vicekonsulsstationerne Pts. 1 763.75, hvoraf tilfaldt Konsulsfondet Pts. 881.88. Ialt tilfaldt Konsulsfondet Pts. 5 733.52. Expeditionsafgifter ved Hovedstationen for norske Expeditioner Pts. 365.40, for svenske Pts. 18.20, ialt Pts. 383.60, hvoraf tilkommer Konsulsfondet 80 % med Pts. 306.88. Af Konsulat og Expeditionsafgifter tilsammenlagt tilfalder altsaa Konsulskassen Pts. 6 040.40 eller Kr. 4 349.09.

*Aarsberetning dateret 4de April 1892.*

Omfanget af den norske Skibsfart paa Distriktet fremgaar af følgende Tabel:

Ankomne med Ladning:

1890.		1891.		Formindskelse.	
Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
184	— 61 462.	170	— 57 763.	÷ 14	÷ 3 699.

Afgaaede med Ladning:

1890.		1891.		Forøgelse.	
174	— 62 137.	237	— 89 007	+ 65	+ 26 870.

Forholdet mellem Seil og Damp (lastede og ballastede Fartøier) stillede sig saaledes:

	1890.		1891.		Difference.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske Dampskibe:	169	— 62 639.	243	— 92 719.	+ 74	+ 30 071
— Seilskibe:	56	— 16 927.	44	— 13 945.	÷ 12	÷ 2 982

Den norske Skibsfarts Fordeling paa Distriktets Havne i 1891 var følgende: Ankomne Fartøier: Bilbao 66 Fartøier dr. 25 796 Tons. Coruna 16 do. dr. 5 760 T. Gijon 12 do. 2 577 T. San Sebastian 11 do. dr. 3 670 T. Pasages 112 do. dr. 45 087 T. Santander 48 do. dr. 16 730 T. Santana 1 do. dr. 102 T. Vigo 22 Fartøier dr. 7 852 Tons.

Den norske Dampskibsflaade paa Havnen Pasages er sammenlignet med 1890 forøget med et Antal af 84 Fartøier og over 32 000 Tons Drægtighed.

De af norske Fartøier Aar 1891 opseilede Bruttofragter udgjorde: Indgaaende Kr. 664 174, Udgaaende Kr. 919 285, deri iberegnet de omtrentlige Bruttofragter optjente af de i Vinfarten mellem Spanien og Frankrig anvendte norske Fartøier, ialt Kr. 1 583 459.

Til Avilès (Provinsen Asturia), hvor ingen Vicekonsul findes, ankom 2 norske Fartøier dr. tilsammen 314 Tons. Bruttofragterne udgjorde Kr. 7 700.

Den samlede norske og svenske Skibsfart androg til:

	1890.		1891.		Difference.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske Fartøier:	225	— 79 566	287	— 106 655	+ 62	+ 27 089
Svenske —	58	— 34 580	49	— 29 958	÷ 9	÷ 4 622

Ialt 283 — 114 146 336 — 136 613 + 53 + 22 467

Skjøndt den samlede ind- og udgaaende Tonnage oversteg Fjoraarets med mere end 22 000 Tons, opgik Konsulatafgifterne i 1891 til et Brutto-beløb af kun Pts. 262.78 mere end i 1890, paa samme Tid som der tilfaldt Konsulsfondet Pts. 182.39 mindre. Dette har sin Grund paa den ene Side i Overskridelsen for en Flerhed af de norske Fartøiers Vedkommende af de afgiftspligtige 5 Reiser og deraf følgende videre Afgiftsfrihed, og paa den anden Side i den ifjor noget aftagende Skibsfart paa Hovedstationen, hvor Afgifterne udelt tilfaldt Konsulsfondet. Forskjellen i sidstnævnte Henseende udgjorde i 1891 Pts. 627.56 mindre end Aar 1890.

Den norske Skibsfarts Vareførsel til Distriktet bestod hovedsagelig af Klipfisk hidført direkte fra Norge. Det i regelmæssig Fart mellem Norge og Bilbao gaaende norske Dampskib „Ripa“, 262 Reg. Tons, gjorde ifjor idethele 7 Reiser. Dertil kom Trælast fra Norge ialt 17 Ladninger, hvoraf 16 hidførtes med Seilskib; fra Sverige 5 Ladninger, hvoraf 4 pr. Seilskib; fra Amerika 8 Seilskibsladninger. 8 Ladninger Kul hidførtes fra engelske og skotske Havne pr. Dampskib.

1 Isladning ankom som sædvanligt til San Sebastian fra Kristianiafjorden og 3 Ladninger Træmasse til Pasages fra Skien og Kristiania.

Den udgaaende Vareførsel udgjorde hovedsagelig Erts til engelske og skotske Havne (17 Ladninger) samt 1 Do. til Philadelphia og 1 til Dunkerk. Fra Gijon afgik 2 norske Seilskibe med Nødder til London. Lønnende Returfragter hjem erholdtes af norske Skibe ved den udover Høsten væsentlig fra Bilbao paany aabnede Export af castiliansk Rug. 6 norske Skibe deltog i denne Vareførsel, der fremdeles vedligeholdes i indeværende Aar. 17 norske Dampskibe af ca. 300 Tons Reg. gjorde idethele 99 Reiser ifjor mellem Pasages og Rouen & Bordeaux med spansk Vin til en gjennemsnitlig maanedlig Rate af 6 á 7 000 frcs. med fri Kul og Havneafgifter. Ruten forceredes betydeligt ved Aarets Udgang paa Grund af det befrygtede Afbrud af Traktatforholdet med Frankrige, hvilket ogsaa som bekjendt indtraf. I Januar Maaned indeværende Aar frembød den lille Havn Pasages et Billede af en enorm Stabelplads for saavel Skibstonnage som Vinfade. Alene af norske Skibe deltog i de første 3 Uger af Januar Maaned d. A. 25 Dampskibe af over 10 000 Reg Tons. Det er at beklage, at vore Fartøier paa Grund af den fransk-spanske Tarifkrig skal gaa Glip af en Vareførsel, der er saavidt regelmæssig og formentlig har stillet sig lønnende for vore Rederier.

Nedenstaaende Fragtsatser for de sidste 5 Aar viser Fluktuationerne i Trælastfarten fra Østersøen til Bilbao, der saagodtsom udelukkende foregaar under fremmed Flag, mest med engelske eller spanske Dampskibe af 800 á 900 Tons Reg. (ca. 500 á 600 Ptg. Standards).

1887: Pts. 45—52—57 pr. Ptg. Std. 1888: Pts. 55—65—70—75 pr. Ptg. Std. 1889: Pts. 65—70—64—65 pr. Ptg. Std. 1890: Pts. 55—50—48 pr. Ptg. Std. 1891: Pts. 48—45—45 pr. Ptg. Std.

Fra Norges Sydkyst for høvlede Bord, hvorfor Santander er det vigtigste Importsted i Nordspanien:

1887: Pts. 34—35—37. 1888: Frcs. 40—50—60. 1889: Pts. 52—55—50. 1890: Pts. 42—40. 1891: Pts. 45—42—40.

For Pitchpine fra Pensacola og Pascagoula til Bilbao £ 6 á £ 5. 15 sh. 1 á £ 5. 17 sh. 6 d; fra Mobile £ 6. á £ 5. 10 sh. Petroleum fra Newyork til Bilbao 20 Cs. pr. Kasse. Klipfiskfragterne som sædvanlig fra Rvn. 6½ á 7 pr. Kv. á 54 Kg. For Nyfisken i Mai 7 Rv., udover Høsten Rv. 6 pr. 54 Kg. Rogn Rv. 16 pr. Tønde.

Kulfragterne fra engelsk Østkyst . . . . 5 sh., 5 sh. 4 d, 5 sh. 6 d.  
 Do „ Newport—Cardiff 4 sh., 10 d. 5 sh., 5 sh. 4 d, 5 sh. 7 d.  
 Rugfragter fra Bilbao til norsk Vestkyst: Frcs. 14 à 14.50 pr. Ton.  
 Svingningerne i Mineralfragterne fra Bilbao fremgaar af nedenstaaende Tabel:

Middlesbro. Januar—April 5 sh. 6 d—5 sh. 3 d, April 5 sh. 3 d—5 sh. 4½ d. Mai 5 sh. 3 d—5 sh. 6 d. Juni 5 sh. 7½ d—5 sh. 4½ d. Juli—August 3 sh. 3 d—5 sh. 4½ d. September 5 sh. 6 d—5 sh. 9 d. Oktober 5 sh. 6 d—6 sh. 4½ d. November 6 sh. 6 d—6 sh. 4½ d. December 6 sh. 4½ d—6 sh. 6 d.

Newport. Januar—April 4 sh. 6 d—4 sh. 4 d. Juni 4 sh.

Dunkerk Mai Frcs. 7.75 c.; Philadelphia Oktober 8 sh. 9 d.

Skibskjøb. I Santander indkjøbtes for norsk Regning spansk Fregat-skib „Don Juan“, 919 Reg. Tons, for en Kjøbesum af £ 2 000.

Forliste Fartøier. I Marts Maaned f. A. strandede ved Playa de Espino i Nærheden af Vigo Skonnert „Nordlyset“ af Haugesund, og i November Maaned Brig „Olivia“ af Grimstad ved Udseilingen fra Gijon.

Af Søprotester optoges for norske Skibe 3 og af edelige Søforklaringer 2; Opnævnelse af Besigtigelsesmænd 3.

Syge Sømænd. Paa herværende Hospital forpleiedes 3 norske Sømænd efterladte fra norske Skibe. 1 norsk Arbejder afgik hersteds ved Døden og begravedes paa den protestantiske Kirkegaard.

Endel Formfeil ved Manifeste og Uregelmæssigheder i Sundhedspasse lykkedes Konsulatet at bilægge i Mindelighed uden at Fartøierne led nogen økonomisk Ulempe eller Tidstab. En til Bilbao i December Maaned fra Newfoundland med en Ladning Klipfisk ankommen norsk Galeas, der var konsigneret til et herværende Kommissionshus, der imidlertid ikke lykkedes at sælge Ladningen, hvorfor Skibet igjen maatte afseile, blev af Toldvæsenet paa Grund af manglende Generalmanifest (Toldloven Art. 50) ilagthøieste Mulktbeløb Pts. 25 000. Ved den engelske Ladningseiers og Konsulatets Mellemkomst blev Skibet frigivet mod Garanti af Mulktbeløbet. Sagen appeleredes fra herværende Junta de Aduanas til Finants-Ministeriet i Madrid.

Kontortid. Konsulatets Adresse er fremdeles Gran Via 18. Almindelig Expeditionstid Kl. 9½—2 Formd.

Etablerede svenske og norske Handelshuse:

Norsk Undersaat Andreas Amland har i Bilbao under 1 Mai f. A. etableret en Skibsmæglerforretning, og svensk Undersaat G. W. Kebbon fra 1ste Januar i Gijon et Agentur for Salg af nordiske Produkter, Import af Kul og Export af spansk Vin.

Trælasthandelen. Til Nordspaniens Havne indførtes Aar 1891 af sagnet Virke:

Importsted.		Fra Norge.	Fra Sverige.	Fra Finland.	Fra Amerika.	Til-sammen.
Bilbao . .	Kbm.	1 500	48 261	2 803	4 345	56 909
Santander .	„	6 314	17 732	3 432	775	28 253
San Sebastian	„	1 686	4 066	663	—	6 415
Coruna .	„	—	4 455	—	794	5 249
Gijon . .	„	1 994	514	—	—	2 508

	Fra Norge.	Fra Sverige.	Fra Finland.	Fra Amerika.	Til- sammen.
Pasages . . .	Kbm. 510	—	—	1 011	1 521
Ferrol . . .	„ —	1 450	—	—	1 450
Vigo . . .	„ —	1 153	—	—	1 153
Avilès . . .	„ 514	—	—	—	514
Ialt Kbm.	12 518	77 631	6 898	6 925	103 972

Aar 1890 ialt Kbm. 111 038 (hvoraf til Bilbao 58 036), 1889 ialt Kbm. 111 822 (hvoraf til Bilbao 60 794), 1888 ialt Kbm. 95 605 (hvoraf til Bilbao 50 921), 1887 ialt Kbm. 106 436 (hvoraf til Bilbao 61 312).

Omfanget af Totalimporten Aar 1891 viser altsaa en Formindskelse af 7 066 Kbm. sammenlignet med Aaret forud. Heraf falder 3 124 m.<sup>3</sup> paa det svenske Virke og 1 344 m.<sup>3</sup> paa det norske, medens de finske Tilførsler er steget med ca. 1 000 m.<sup>3</sup> og Pitchpine Tilførslerne fra Nord-Amerika formindskede med 3 450 m.<sup>3</sup>.

Forøgelsen af den finske Last, der falder paa Stationen Santander, maa nærmest tilskrives en stærkere Efterspørgsel fra Castilien og Madrid, hvor dette Virke mest forbruges. Nedgangen paa Hovedimportstederne for vor Trælast, Bilbao og Santander, af over 3 600 Kbm., sammenlignet med 1890, bør vel tilskrives de store Beholdninger, som ved Udløbet af nævnte Aar fandtes lagrede, specielt i Santander, idet Efterspørgselen paa Grund af Anlæg af industrielle Brug og den livlige Byggevirksomhed overhovedet ikke kan siges at have været aftagende. Af det til Bilbao importerede Virke anvendes Størstedelen paa Pladsen, dog er der afvigte Aar afsat til Indlandet Kvanta, der betydelig overstige tidligere Aars. Indførselen af franske Bord og Lægter har tiltaget i stor Maalestok og volder grundet sin Prisbillighed en stærk Konkurrence i Østersøproduktet. Forholdet mellem de hid ifjor importerede Dimensioner var:

Ca. 50 % Planker 4 & 3", ca. 5 % Battens 2½, & 2", ca. 25 % Bord 1¼ & 1", ca. 10 % Bjælker og Spærrer, ca. 10 % Pitchpine.

Kostpriserne var ca. £ 6.—£ 7.—£ 9 og £ 11 for I II III IV Sort 3 & 9" Planker samt 1 £ mindre for Battens. Salgspriserne i Bilbao holdt sig i Gjennemsnit i Rv. 1 à 1¼ pr. løbende Fod 3 × 9 Furuplanker og Rv. 4½ à 5 pr. Kb fod Bjælker; alt efter Dimensioner og Kvalitet.

Udsigterne for indeværende Aars Afsætning ansees for mindre gode, da man antager at den uforholdsmæssig stærke Tiltagen af større Byggeforetagender ikke i Længden vil kunne holde sig.

Den nye Toldtarif indeholder i Posterne 215 og 16 følgende Satser:

		Maximum.	Minimum.
Almindelige Trævarer:	Kbm.	Ptas. 6.	Ptas. 5.
		(Af Toldkommissionen foreslaaet Pts. 2.75.	
		Ifølge vor Traktat Pts. 2).	
Høvlede	Do.	Ptas 10.80	Ptas 9.
		(Ifølge vor Traktat Pts. 2).	
Arbeide i almindeligt Træ	pr. 100 Ko.	Ptas. 31.20	Ptas. 24).
		(Af Toldkommissionen foreslaaet Pts. 24. Ifølge vor Traktat Ptas. 18.75).	

Træmasse. Denne Artikel har utvivlsomt en Fremtid for sig i Nordspanien, saafremt den ikke betynges med en altfor høi Toldsats. Ifølge vor

til 1ste Juli gjældende Traktat erlægges blot en Registreringsafgift af 20 Cs. pr. 100 Ko. Toldkommissionen foreslog en almindelig Sats af Ptas 2. Denne er i den nye fra 1ste Februar d. A. gjældende Tarif nedsat til Pts. 1.50 som Generalsats og Pt. 1 for Lande med Traktat. Det er dernæst i en Tillægsnote fastsat, at Træmassen for ikke at toldbehandles som „Carton ordinario“, der drager en Toldsats af henholdsvis Pts. 14.10 og 10.85 pr. 100 Ko., skal indføres „taladrada“ : gjenneboeret eller forsynet med Huller. Toldsatserne for Tryk- og Skrivpapir samt Konvolutter ere gennemgaaende prohibitive. Almindeligt Pakpapir har samme conventionale Sats som efter vor Traktat Pts. 10.85 pr. 100 Ko. Træmasseimporten fra Sverige og Norge foregaar hovedsagelig via Pasages; til Bilbao er kun hidkommet et mindre Parti paa 50 Ton (Aar 1890) fra Norge via Antwerpen, hvorover Varen i Almindelighed transiteres. Med direkte Skib indførtes til Pasages i de sidste 3 Aar følgende Partier:

		1889.	1890.	1891.
Fra Sverige	Tons	263	—	2 867
„ Norge	„	526	1 510	641.

Størstedelen af Træmassen anvendes i Papirfabrikkerne i Navarra og Guipuzcoa, medens endel er blevet videreforsendt pr. Jernbane til Barcelona. I Bilbao er fortiden under Bygning og nær sin Fuldbyrden tvende store Papirfabrikker „La Papelera Vizcaina“ Arrigorriaga Station ved Nordbanen, og „Papelera del Cadagua“, ikke langt fra Floden Nervions Udløb ved Portugalete.

Forarbejdet Jern. Fra Stockholm hidførtes med direkte Skib 63 Tons Stangjern. Tolden paa denne Vare, der efter vor Traktat andrager til Pts. 8.65 pr. 100 Ko., foresloges af Tarifkommissionen nedsat fra Pts. 13 efter den bestaaende Generaltarif til Pts. 7. I den nugjældende Tarif er samme fastsat til Pts. 11.40 som Maximum og Pts. 9.50 som Minimum. For Agerbrugsmaskiner er fastsat fuldt ud prohibitive Toldsatser, henholdsvis Pts. 18.20 og 14 mod vor traktatbestemte 95 Centimer pr. 100 Ko.; Søm og Spiger Pts. 30 og 25 mod fortiden Pts. 14.85; Knive Pts. 1.95 og 1.50 pr. Ko. Den nye Toldtarifs Klasse II, Gruppe II, (Jern eg Staal i alle Former), indeholder idethele 40 forskellige Toldsatser.

Sprit. Den nye Toldsats Pts. 160 pr. Hektoliter er fuldstændig prohibitiv. Den nærmeste Følge vil blive Anlæg i Spanien af Fabrikker for Destillation af Vin og Drueressidium, og en Flerhed Spritfabrikker er ogsaa under Bygning specielt i Strøget omkring Taragona, Alicante og Valencia.

Det enorme Afløb den spanske Vinproduktion hidtil har havt til Frankrige, er fra 1ste Februar foreløbigt stængt. Den umiddelbare Følge heraf vil formentlig vise sig i en Tilgang i det indenlandske Marked paa billig Vin og efterhaanden en Gjenoptagen af den tidligere herskende Udførsel af spansk Vinsprit, en Vare, der stedse har havt et velfortjent Renomé. Af de til Frankrige Aar 1891 importerede Kvanta Vin til „Coupage“, idethele ca. 12 Millioner Hektl., kom over 9½ Million fra Spanien, og indeværende Aars Januar Maaned viser i rundt Tal en Exportværdi af ordinær spansk Vin til Frankrige af 84½ Millioner Pesetas. Den spanske Vinhøst for Aaret 1891 androg til ca. 35 Millioner Hektl. Vin, et Udbytte lavere end foregaaende Aars, hvor Produktionen i Gjennemsnit har beløbet sig til 36 á 38 Millioner Hektl. Det er at antage, at med den voxende Interesse som overalt spores for at forhøje Vinproduktionen ved Anskaffelse af dertil

skikkede Maskiner og Materiel samt Oprettelse af Forsøgsstationer et kraftigt Stød vil blive givet til en mere omsorgsfuld Behandling af dette Spaniens betydeligste og saa fortrinlige Raaproduct, der hidtil saagodtsom udelukkende har maattet søge Tilflugt til det eneste Marked der har staaet samme aabent, nemlig Frankrige.

Fra 1ste Februar er Importen af fremmed Sprit til Spanien foreløbig ophørt. For at vise hvilken Omfatning specielt den tyske Alkohol har havt siden Afsluttelsen af den tysk-spanske Traktat, hidsættes en Opgave over Totalimporten for de sidste 6 Aar:

1885: 51 033 Tons, 1886: 51 254 T., 1887: 27 423 T., 1888: 14 277 T., 1889: 13 666 T., 1890: 19 914 Tons.

Af svensk Sprit indførtes Aar 1891 til Nordspanien idethele 957 000 Liter, hovedsagelig til Pasages og Santander.

Norskt Øl. Fra Frydenlunds Bryggeri importeredes ifjor til Bilbao 105 Kasser = 3 517 Liter og fra Ringnæs 438 Kasser. Til Santander 200 Kasser. Ialt 743 Kasser.

Konsumtionen af norskt Øl tog ifjor et betydeligt Opsving tiltrods for den stærke tyske og tildels indenlandske Konkurrence. Paa Øl, der nu erlægges Pts. 9.75 pr. Hektoliter, ere Toldsatserne forhøiede til henholdsvis Pts. 19.50 og Pts. 15 pr. Hektl.

Klipfiskhandelen.

Se Tabellen Side 99.

Bundtefisk-Forsendelserne fra Norge direkte til Spaniens Indland udgjorde:

		1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
Via Bilbao .	Kgr.	480 000	183 700	220 900	712	182 600
„ Santander	„	1 446 000	567 622	981 200	109 389	1 091 150
Ialt . .	Kgr.	1 926 000	751 322	1 202 100	1 110 101	1 273 750

Af Rogn importeredes:		1889.	1890.	1891.
Til Bilbao . .	Tdr.	855	2 529	2 213
„ Santander	„	300	500	180
„ Gijon	„	2 600	1 265	858
Ialt	Tdr.	3 755	4 294	3 251

Af Tran:

Til Bilbao .	Tdr.	142	180	156
--------------	------	-----	-----	-----

Den Nordspanske Totalimport af Klipfisk viser i det forløbne Aar en Formindskelse af over  $2\frac{1}{2}$  Million Kgr. sammenlignet med 1890. Siden Aar 1883 er Kvantummet ikke gaaet saa lavt ned, idet Aarene 1888 og 82, hvor Importen idethele var under den gjennemsnitlige, dog oversteg 1891 Aars med ca.  $\frac{1}{2}$  Million Kgr. Af denne Formindskelse falder ca. 1.3 Million Kgr. paa den norske Fisk, hvis Importkvantum Aar 1890 forøvrigt var det største hidtil noterede. Kun Aarene 1880 og 1883 med sine henholdsvis 15.8 og 15.4 Mill. Kgr. nærmer sig det i 1890 importerede Kvantum.

Den franske Konkurrence har i det forløbne Aar ikke været vanskelig at holde og fra 1ste Februar iaar er det spanske Marked foreløbig stængt for det franske Produkt ved den høie Toldsats af Pts. 36 pr. 100 Ko., der selv med Tilstaaelsen af Exportpræmien neppe vil stille sig lønnende for

Klipfiskhandelen. Importen af Klipfisk Aar 1891 til Nordspaniens Havne udgjorde:

Klasse.		Bilbao.	Santander.	Vigo.	Coruna.	Gijon.	San Sebastian.	Pasages.	Tilsammen.
Norsk	Kgr. . . .	8 078 550	4 925 500	1 270 348	567 915	54 036	—	—	14 896 349
Fransk	„ . . .	186 100	30 000	—	—	—	—	3 132 314	3 348 414
Islandsk	{ „ . . .	1 131 500	—	—	—	—	—	—	1 131 500
Færøisk	{ „ . . .	528 450	190 000	—	—	—	17 006	—	735 456
Skotsk	„ . . .								
Ialt	Kgr. . . .	9 924 600	5 145 500	1 270 348	567 915	54 036	17 006	3 132 314	20 111 719

Aar 1890 . . . . . Kgr. 22 697 365 (hvoraf norsk 16 204 865).  
 „ 1889 . . . . . „ 22 254 714 ( — 14 181 840).  
 „ 1888 . . . . . „ 20 476 590 ( — 12 577 364).  
 „ 1887 . . . . . „ 22 172 353 ( — 13 559 980).

Forholdet mellem Totalimporten og Indførselen fra hvert Land stillede sig saaledes:

Klasse.	1881.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
Norsk pCt. . . .	71.36	61.15	61.42	63.72	71.40	74.07
Fransk „ . . .	1.67	28.36	25.96	23.11	17.71	16.65
Islandsk „ . . .	20.46	6.00	7.92	9.71	7.85	5.62
Skotsk „ . . .	6.51	4.49	4.70	3.46	3.04	3.66

\*\*

Exportørerne. Siden Aar 1886 har de franske Tilførsler efter den unaturlige Tilvæxt specielt i 1882 og 83 stadig gaaet nedover, og andrager nu Nedgangen paa blot 5 Aar til over 15 pCt. Islands og Færøfisker viser ogsaa Nedgang ca. 4 pCt. paa blot 2 Aar og vil formentlig ved de forhøiede Toldsatser, der rammer dette Produkt i samme Grad som det franske, neppe kunne holde sig oppe, skjøndt denne fortrinlige yderst omsorgsfuldt preparerede Vare vel fremdeles opnaar Kjøbere blandt de mere formuende Klasser i Byerne, saaledes som hidtil har været Tilfældet. Den danner derfor heller ikke nogen Konkurrent til den norske, for det store Masseforbrug i Indlandet bestemte Fisk. Shetlandsfisker, der indtil Udgangen af Juni Maaned nyder godt af de lavere Toldsatser, viser ogsaa i det forløbne Aar et større Importkvantum og stiger jevnt henimod de for 10 Aar siden noterede Kvanta. Et Parti Labradorfisk, som et engelsk Firma hidsendte i Konsignation udover Høsten med en norsk Galeas, forblev usolgt og Fartøjet maatte afgaa til Italien efter et længere Ophold. Forsøget at introducere denne paa herværende Marked hidtil ukjendte Vare mislykkedes saaledes fuldstændig.

Om Kvaliteten af den ifjor hidkomne norske Fisk er som sædvanligt ikke meget at berette. Den frembød fremdeles i det Store og Hele et mindre smageligt Udseende, især udover Sommeren og Høsten da Soppen var meget udbredt.

De høie Indkjøbspriser i Norge i Forbindelse med de slette Kursforholde i Spanien drev Noteringerne op, og Sæsonen for ny Vare i Bilbao i Begyndelsen af Mai kunde saaledes aabnes med Priser som Rv. 190, 184 og 178, hvortil ikke findes Sidestykke siden Aar 1884, hvor Nyfisker afhændedes til Rv. 194, 186 og 170 efter at man havde stipuleret Rv. 200, 194 og 188. Nærmest paa Grund af den ved den gode Høst foranledigede stærkere Efterspørgsel efter bedre Kvaliteter, oprømmedes ndover Eftersommeren Beholdningerne af prima Vare, der afhændedes til gode Priser, medens ringere Kvaliteter med Vanskelighed fandt Kjøbere. Noteringerne holdt sig med mindre Afvigelser omtrent uforandret til Aarets Udgang.

Konsulatet har i tidligere Aarsberetninger givet en Oversigt over den store Udvikling, Konservering af Fiskevarer har antaget i Provindsen Vizcaya, hvor idethele findes over 30 Fabrikker i Virksomhed. Da Forespørgsler jævnlig indløbe desangaaende, anføres her nedenfor endel oplysende Detailler angaaende Fabrikationsmetoden.

De Fiskesorter, der i Almindelighed nedlægges i s. k. „escabeche“ eller Eddikelage, ere: Besugo de Larredo — pagellus calops — Bonito eller Athun (Thunfisk). Denne „escabechado“ spises udelukkende af de mindre bemidlede Klasser, hovedsagelig i Indlandet, hvor fersk Fisk er uoverkommelig eller meget dyr, samt ogsaa i Kystbyerne om Sommeren og paa de Tider da der er Mangel paa billig fersk Fisk. Ogsaa Sardinier og smaa Sild nedlægges i „escabeche“.

„Escabechen“ bestaar hovedsagelig af Edikke med en liden Tilsætning af Olje. Før den bliver nedlagt steges eller koges Fisker; i første Tilfælde i Olje (slette hermetisk, forat Edikken ikke skal indtrænge saameget i Kjødet).

Emballagen bestaar i smaa Trædunke (Eg eller Bøg), tildels ogsaa i Blikdaaser af Størrelse 1 Arroba =  $11\frac{1}{2}$  Ko. og  $\frac{1}{2}$  Arroba. Denne sidste Emballage kan dog kun anvendes for her produceret Vare, paa Grund af Tolden. Prisen paa „escabeche“ er høist forskjellig. Det er dog at antage at norsk Fisk maatte kunne trænge sig ind selv betalende den nye Told-



sats Pesetas 12 pr. 100 Bruttokilo; den nærværende Traktattold er 11 Ptas.

De Fiskesorter, som turde egne sig bedst for „Escabeche“, ere: Længer — middelstore —, Brosmer, Hyse og Sei samt ogsaa Kveite.

Fisk af Torskefamilien maa man aldrig forsøge at introducere i anden Form end Klipfisk, da Tolldirektionen siden 1883 har indrettet Tarifferne saaledes, at denne Fiskeart i hvilkenomhelst Form faar svare sin Skat.

Uer — Rødfisk — turde her helst kunne sælges „røget“ eller „byk-let“, men da tilstrækkelig tørret.

Sild i „Escabeche“ turde maaske kunne indarbeides.

„Bonitoen“ fiskes her paa Kysten fra Begyndelsen af Juli til Slutningen af November.

En Flerhed af Fabrikker for „escabechering“ findes i Kystbyerne Bermeo, Lequeitio, Ondarroa etc.

Skibsfarten paa Bilbao: Under Aar 1891 besøgte Bilbao Havn af følgende Antal Fartøier: Engelske 1 526, Spanske 1 602, Franske 323, Tydske 94, Hollandske 90, Norske 66, Belgiske 49, Danske 11, Svenske 4, Italienske 4, Amerikanske 3, Finsk 1. Ialt 3 773 Fartøier, hvoraf 3 177 Damp- og 596 Seilskibe til en samlet Drægtighed af 1 983 961 Reg. Tons. Sammenlignet med Aar 1890 viser Skibsfarten en Formindskelse af 590 Skibe dr. 455 662 Tons, en naturlig Følge af den formindskede Mineralexport ifjor.

Import og Export. Af de af Bilbao Havnekommission udarbejdede statistiske Opgaver omfattende Finantsaaret 1ste Juli 1890—1ste Juli 1891 sammenlignet med de for samme Tidsrum 1889—90 udarbejdede fremstiller sig følgende Forhold:

		1ste Juli 1890—1ste Juli 1891.		1ste Juli 1889—1ste Juli 1890.	
		Ton.	Ialt Ton.	Ton.	Ialt Ton.
Import .	Udlandet . . .	715 266	822 235	590 464	684 266
	Kystfart . . .	106 969		93 802	
Export .	Udlandet . . .	3 761 208	3 911 841	4 228 729	4 354 036
	Kystfart . . .	150 632		125 307	
		Difference.			
		Ton.		Ialt Ton.	
Import .	Udlandet . . .	+ 124 802	}	+ 137 869	
	Kystfart . . .	+ 13 067			
Export .	Udlandet . . .	÷ 467 521	}	÷ 442 196	
	Kystfart . . .	+ 25 325			

Den betydelige Forøgelse i Importen, som ovenstaaende Tabel viser, maa nærmest skrives paa Regning af den livlige industrielle Virksomhed i Bilbao og Omegn, der har foranlediget en usædvanlig stor Indførsel af engelsk og asturisk Kul, idethele ca. 120 000 Tons mere end Aaret før. Paa den anden Side viser der sig en høist betydelig Nedgang i Udførselen af Mineral som en Følge nærmest af de af Streikerne ved de skotske og

engelske Jernværker foranledigede Stansninger i Produktionen og deraf følgende formindskede Efterspørgsel efter Raamalm. Hvilke enorme Fremskridt forøvrigt Stedet har gjort i de seneste Aaringer fremgaar tilstrækkeligt af en Oversigt over Handels- og Skibsfartsbevægelsen i Aarene siden den sidste Karlistrig. Sammenlignet med Finantsaaret 1878—79 viser saaledes Importen ifjor en Forøgelse af 567 % og Exporten af 327 %. Ifjor exporteredes idethele af Jernmalm fra selve Bilbao 3 316 464 Tons, en Formindskelse sammenlignet med Aar 1890 af ca. 1 Million Tons. Herved maa dog tages Hensyn til at Exporten nævnte Aar var den største hidtil noterede. Fra de Bilbao nærliggende Havne, Dicado, Saltacaballo og Povená udførtes i 1891 idethele 309 201 Tons Malm, eller 115 000 Tons mindre end i 1890.

Omfanget af Bilbaos Jernmalmexport i de sidste 10 Aar vil sees af følgende Tabel: Aar 1881: 2 500 532, 1882: 3 692 542, 1883: 3 378 234, 1884: 3 155 432, 1885: 3 295 982, 1886: 3 160 047, 1887: 4 170 422, 1888: 3 591 637, 1889: 3 885 612, 1890: 4 272 918.

Hvilket mægtigt og hurtigt Opsving Exporten har taget kan man forstaa, naar det betænkes, at i Aaret 1876 samme blot beløb sig til ikke fuldt  $\frac{1}{2}$  Million Tons.

Exporten i 1891 fordeltes paa de forskjellige Importlande saaledes: Til England og Skotland 2 245 613 Tons, til Holland (for Krupp's Fabrikker) 631 765 Tons, til Belgien (for Cockerill's Fabrikker) 66 316 Tons, til Frankrige 342 163 Tons, til Nord-Amerika 30 600 Tons.

Malmprisernes Vexling vil fremgaa af nedenstaaende Tabel, der udviser Prisen pr. Ton f. o. b. i Floden:

1876:	Maximum	10 sh.	Minimum	6 sh. 3 d.	Gjennemsnit	8 sh.
1881:	—	9 sh. 7 d.	—	6 sh.	—	7 sh.
1882:	Jan.	Campanil	7 sh. à	8 sh.		
1883:	—	—	7 sh. 6 d à	8 sh.	Rubio	7 sh. à 7 sh. 3 d.
—	April	—	6 sh. 9 d.	—	—	7 sh. a 7 sh. 3 d.
1884:	Decbr.	—	6 sh. 3 d.	—	—	6 sh.
1885:	Juli	—	6 sh. 3 d.	—	—	6 sh.
1886:	Jan.	—	6 sh. 8 d à	6 sh. 10 d	—	6 sh. 2 d à 6 sh. 3 d.
1887:	—	—	6 sh. 10 d à	7 sh. 3 d.	—	9 sh. 6 d à 6 sh. 9 d.
1888:	—	—	6 à 7 sh. 3 d à	7 sh. 6 d	—	6 sh. 6 d à 6 sh. 9 d.
1889:	—	—	9 à 9 sh. 6 d à	10 sh.	—	8 sh. 6 d à 8 sh. 9 d à 9 sh.
1890:	—	—	12 sh. à	12 sh. 3 d.	—	9 sh. 9 d à 10 sh.
—	Decbr.	—	—	—	—	8 sh. 3 d 1ma; 7 sh. à 7 sh. 6 d 2da.
1891:	Jan.	—	10 sh. 4 d à	11 sh.	—	8 sh. à 8 sh. 6 d 1ma; 6 sh. 9 d à 7 sh. 5 d 2da.
—	Decbr.	—	8 sh. 3 d à	9 sh.	—	7 sh. à 8 sh. 1ma; 9 d à 7 sh. 2da.

Konsulatet har i tidligere Aarsberetninger givet en udførlig Beskrivelse af saavel de forskjellige Grubefelter som Beskaffenheden af de diverse Sorter Malm, deres Forekomst, Bestanddele og specielle Anvendelse i Jerntilvirkningen. I en sagrig Fremstilling, som forledet Aar afgaves af den herværende „Circulos de Mineros“ i Form af en Protest mod den af Tariffkommissionen foreslaaede og af Regjeringen paatænkte Exporttold paa Jernmalm af 5 % ad valorem, der imidlertid sluttelig ikke sattes iværk, anføres bl. A. Følgende, der under den paagaende Diskussion betræffende Malmfelterne i svensk Lapmarken, turde være af Interesse:

„De berømte „Venas“, hvis Righoldighed og metalliske Jerngehalt de gamle

vizcayiske Malme skylder sit Renomé, og „el Campanil“, ligeledes eftersøgt for sin fortrinlige Kvalitet, repræsenterer alene en forholdsvis liden Del af Vizcaya's Mineralfelt, men disse Klasser vil inden faa Aar aldeles forsvinde, saa formindskede ere allerede Schakterne. Af de 4 Millioner Tons, som aarlig exporteres, udgjøre ovennævnte Klasser, de mest efterspurgte paa Jernmarkedet, ikke mere end ca. 300 000 Tons. Den resterende Export ndgjøres for Tiden af de saakaldte „Rubios“ -- en Malmsort, der ved sin mindre Godhed er underkastet den frie Konkurrence med andre Landes Mineral, hvis Kvalitet i metallisk Jernholdighed er langt bedre end vor. Medens saaledes Vizcaya's Mineral knapt giver 50 %, giver Algier-Gruberne 62 à 65 (i Lighed med vore gamle „Venas“).

Malmen fra Øen Elba naar op til 68 à 69 og Sveriges ligetil 70, saagar 75 %.

At vi paa de engelske Markeder overhovedet har kunnet holde Konkurrencen med samme Malmsorter, skyldes den Omstændighed, at vore Sorter i yderst ringe Grad ere fosforholdige, hvorfor Priserne fra Fabrikanternes Side kunne noget forhøies; men dette forbigaaende Fortrin, som endnu idag tillader os at deltage i Konkurrencen, har snart naaet sin yderste Grændse, og synes ikke den Tid at være fjern, at Vizcaya vil finde sig saagodtsom overfløiet.

Den vigtigste Grund til vor privilegerede Stilling vil bortfalde, idet der kun bliver tilbage Spørgsmaalet om Afstanden til Konsumentens Centralpunkter og de forhøiede Transportomkostninger, idet Kemiens Fremskridt i høi Grad har underlettet Forædlingen og Extraktionen af Fosforet. — En Flerhed af Minerne befinde sig i Virkeligheden i en prekær Stilling, og selv blandt dem, som man antager for heldigst stillede, beløber Transport- og Arbeidsomkostningerne sig til som nedenstaaende Tabel viser:

Minerne ved Goldames: Extraktion af hver Ton Pesetas 2.50, Transport ved Staalliner til Jernbanestationen ved Goldames Pesetas 2, Jernbane-fragt Pesetas 3.25, Administration og andre Omkostninger Pesetas 0.50, ialt Pesetas 8.25.

Minerne ved Sopena: Extraktion pr. Ton Pesetas 2.50, Transport pr. Staallinie til Jernbanestationen ved Goldames Pesetas 1.50, Jernbane-fragt Pesetas 3.50, Administration og andre Omkostninger Pesetas 0.25, ialt Pesetas 7.75.

Minerne ved Basauri: Extraktion pr. Ton Pesetas 3.50, Transport fra Depoet til Nord-Jernbanen Pesetas 0.75, Lastning Pesetas 0.75, Jernbane-fragt Pesetas 1.85, Udlosning Pesetas 0.50, Indlastning i Skib Pesetas 0.75, Administration og andre Omkostninger 0.50, ialt Pesetas 8.60.“

Rug-Exporten. I de sidste 10 Aar har Exporten af kastiliansk Rug fra Bilbao, der tidligere og navnlig i 1860 og 70-Aarene var ganske betydelig, ligget fuldstændig nede, dels paa Grund af Sortehavskonkurrencen, dels formedelst mindre gunstige Aaringer henede. Det russiske Exportforbud og en usædvanlig rig Høst i Gamle-Castilien bragte ifjor ny Fart i Exporten, og blot paa 3 Maaneder udførtes fra Bilbao ca. 9 500 Tons Rug, hvoraf alene til Norge 6 385 Tons, til hvis Førsel befragtedes idethele 14 Skibe, hvoraf 6 norske. Ogsaa fra Santander og Gijon exporteredes til Norge udelukkende i norske Skibe henholdsvis 1 200 og 1 150 Tons, altsaa tilsammen til Norge fra Nordspanien 8 735 Tons spansk Rug. Priserne i Trakten omkring Valladolid varierede mellem 25—32 Rvn. pr. kastiliansk Fanega = 90  $\mathcal{E}$  = 41.33 Kilos. Exporten fortsattes fremdeles, og indeværende Aars tvende første Maaneder viser et Exportkvantum af 3 035 Tons, hvoraf alene til Norge i norske Skibe 2 565 Tons.

Havnen. I det forløbne Aar har man fortsat med den i forrige Aars-rapport omhandlede Placering af Portlands-Cement-Blokke til Fundamentering af den vestre Molo. Disse Arbeider ere nu saavidt fremskredne, at man iaar kan paabegynde Konstruktionen af selve de i Dagen liggende Dele af nævnte Molo. Samtidigt har man paadegyndt Expropriationen af det samme nærliggende Terræn, der i sin Tid skal danne Grændserne for den ydre Havn. Forøvrigt er Opmudringen af Floden i hele sin Længde paany foretaget og Planer udarbejdet til Fuldførelse af den tilbagestaaende Del af 700 Meter af Kaianlægget paa den vestre Side af Floden ca. 2 Km. nedenfor Bilbao.

Fyre. Det første med elektrisk Lys forsynede Fyrtaarn i Spanien paa Cap Villano, Provindsen Coruna, ca. 30 Mile nord for Cap Finisterre, er nylig fuldført. Fyrtaarnet er et 1ste Klasses, bygget i ottekantet Form ca. 100 Meter over Havfladen med en Høide af 25 Meter. Fyret er udstyret efter Nutidens Fordringer med en Dynamomaskine og Motorer. Lysstyrken har en Radius af 26 Mil. Denne farlige Kyst bliver herefter fortrinlig belyst, da det paa Cap Villano tidligere eksisterede Lysapparat er overflyttet til Cap Tourinana, ca. 12 à 14 Mil syd for Villano.

Finantsvæsen. Siden det ifjor samlede Cortes paa Regjeringens Forslag voterede den uheldsvangre Lov om Rettighed for Spaniens Rigsbank at forøge Seddelemmissionen fra 750 til 1200 Millioner Pesetas i Forbindelse med det eiendommelige Udfald af den fra Statens Side udover Høsten foretagne indenlandske Laaneoperationer paa 250 Millioner Pesetas, ere de finansielle Vanskeligheder blevne end mere fremtrædende, uden at der hidtil er foretaget noget reelt Skridt for at standse den Krise, der truer med i Bund og Grund at ødelægge Statsfinanserne og undergrave al kommerciel og industriel Virksomhed. Paa mindre end  $\frac{1}{2}$  Aar ere Kurserne paa Pesetas nedgaaede saaledes, at 3 Maaneders Vexler paa London, som endnu i Sommer betaltes med Pesetas 26.25 pr. £, og paa Paris, 8 d/v. med 6 % Præmie, for Tiden (ultimo Februar) holdes i henholdsvis Pesetas 28.90 og 16 % Præmie med Tendents til yderligere og hurtig voxende Stigning. Hertil kommer den siden 1ste Februar herskende Tarifkrig med Frankrige, Spaniens vigtigste Marked, de sørgelige økonomiske Forhold i de spanske vestindiske Kolonier, de stadigt stigende Told- og Acsiceafgifter paa nær sagt alle Nødvendighedsartikler, Virkningen af de Ødelæggelser, Oversvømmelserne ihøst medførte, samt de fortvivlede Forhold inden Arme- og specielt Marinestyrelsen. Det er derfor ikke at undres over, at Kurserne paa de spanske Obligationer, placerede i Paris, stadig er i Synkende, og at private Værdier nedlagte i industrielle Anlæg og kommercielle Foretagender følge med i den almindelige Baisse. Guld er for tiden ude af den daglige Cirkulation og benyttes nu udelukkende i Spekulationens Tjeneste.

Sølvets har ved de i de sidste 20 Aar nedadgaaende Priser paa Barrer tabt sin Værdi af fast Betalingsmiddel og den nær sagt ulimterede Seddelemmission har naturligtvis i endnu højere Grad forværret Stillingen. Der tiltrænges en radikal og energisk Kur for at neutralisere Virkningerne af en økonomisk Politik, som saa lidet har fulgt med i de internationale Bestræbelser for at basere Handelsomsætningen paa et til Forholdenes raske Udvikling svarende tidsmæssigt Finantssystem.

**Alfred Kirsebom.**

## Neapel.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Lire.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
<b>I. Ankomne.</b>									
Fra Norge til Hovedstationen . . . . .	16	5 926	-	-	16	5 926	-	-	52 285
„ Norge til Vicekonsulsstationerne . . . . .	8	2 904	-	-	8	2 904	-	-	17 855
„ andre Lande til Hovedstationen . . . . .	12	12 916	-	-	12	12 916	-	-	202 975
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . . . .	54	22 497	47	18 874	137	41 371	-	-	78 230
Ialt	89	43 861	47	18 814	137	63 117	126	58 468	351 345
<b>II. Afgaaede.</b>									
Til andre Lande til Hovedstationen . . . . .	1	378	27	18 464	28	18 042	-	-	14 250
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . . . .	88	34 449	21	9 826	109	44 275	-	-	-
Ialt	89	34 827	108	28 290	137	63 117	126	38 189	14 250

I Bruttofragterne er ikke indbefattet maanedsbefragede Skibe.

Af svenske Skibe ankom 4 dr. 2 341 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Lire 1 400.35, ved Vicekonsulaterne L. 2 733.35, hvoraf tilfaldt Konsulen L. 1 366.65. Af svenske Skibe ved Hovedstationen L. 175.60, ved Vicekonsulaterne L. 15.40, hvoraf tilfaldt Konsulen L. 7.70. Ialt tilfaldt Konsulen L. 2 950.30. Expeditionsafg. af norske Exp. L. 162.25, af svenske L. 135.25.

*Aarsberetning dateret 29 Marts 1892.*

Til Distriktet ankom i 1891 137 norske Fartøier dr. 63 117 Tons mod 58 dr. 31 556 Tons i 1890, altsaa en Forøgelse af 79 Fartøier og 31 561 Tons. De opseilede Bruttofragter udgjorde indgaaende Lire 351 345 og udgaaende L. 14 250 foruden Fragterne for maanedsbefragede Skibe, som turde anslaaes til ca. L. 100 000.

Den svenske Skibsfart aftog i 1891 med 892 Tons.

Desuden ankom, saavidt Konsulatet har kunnet erfare, 29 norske Fartøier dr. 12 134 Tons i 1891 til Havne i Distriktet, hvor Vicekonsul ikke er ansat.

Af de til Stationerne ankomne Fartøier bragte 24 Fisk fra Norge, 1 Klipfisk fra Labrador, 1 Trællast fra Sverige, 3 Do. fra Rumænien, 1 Do. fra de forenede Stater, 1 Petroleum fra Do., 9 Stenkul fra England og 53 Stykgods; 48 ankom i Ballast.

90 Fartøier erholdt Udfragt, hovedsagelig Stykgods, til italienske og østerrigske Havne, 51 afgik i Ballast eller med Restladning.

Medens i 1890 kun 6 Fartøier erholdt Udfragt sees altsaa Forholdet i det sidstforløbne Aar at have stillet sig betydelig gunstigere, idet 90 Fartøier afgik med Ladning. Aarsagen dertil maa nærmest søges i den Omstændighed, at 5 norske Dampskibe engageredes i Maanedsfart. Disse Baade anvendtes for Transport af Vin og Olie m. m. mellem Bari — Venedig og Bari — Genua med Anløb af mellemliggende Havne.

Intet Fartøi indkjøbtes for svensk eller norsk Regning.

Ingen Rømning anmeldtes for Konsulatet.

Frægter betingede af de forenede Rigers Fartøier. Dampskibe: 372 Reg. Tons Lire 5 750 pr. Md., 519 R. T. L. 7 200 pr. Md., 404 R. T. L. 6 250 pr. Md., Bergen—Neapel L. 0.65 pr. Vog Fisk, Newcastle of Tyne—Neapel 6 sh. 3 d à 6 sh. 9 d pr. Ton Kul og 8 sh. 9 d pr. Ton Coks, Swansea—Neapel 7 sh. 3 d pr. Ton Kul, Glasgow—Neapel 6 sh. 6 d pr. Ton Do., Galatz—Neapel 42 pr. Std. Trælast, 281 R. T., Bari—Nantes Frcs. 9 000 Olie.

Seilfartøier Skelefteå—Neapel Frcs. 77 pr. Std. Trælast, Pensacola—Salerno £ 4. 18 sh. 6 d pr. Std. Do., Philadelphia—Neapel 2 sh. 9 d pr. Fad og 15 Cent pr. Kasse Petroleum, New-Foundland—Neapel 2 sh. 4 d pr. Kvintal Klipfisk, Gallipoli og Gioja Tauro U. K. 35 sh. à 37 sh. pr. T. Olie.

De ovenfor omtalte Maanedsfraegter turde have givet vedkommende Rederier tilfredsstillende Udbytte, medens de Fraegter, som i det forløbne Aar offredes de saakaldte „outsiders“, ikke var meget lønnende. Det er derfor glædeligt, at vore Dampskibe nu finder Sysselsættelse i Maanedsfart ogsaa i Neapels Distrikt, hvor man hidindtil har søgt at nøie sig med italienske Rutebaade, og da Befraegterne skal være vel fornøjet med vore Fartøier, tør man haabe, at flere af de forenede Rigers mindre Dampskibe vil kunne anbringes i denne Fart.

Neapels Havn er nu god og der er al Grund til at være tilfreds med den Expedition, som Fartøier faar her. Fiskefartøier (Dampskibe) udlosses i Regelen paa 1 à 2 Dage.

2 Tørdokke agtes oprettet i Neapel. Forslag er fremsat om Anlæg af nye Brygger for Passagertrafikken.

Følgende Opgave udviser Skibsfartens Fordeling paa Distriktets Stationer under de sidste 3 Aar.

	1889.		1890.		1891.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Neapel . . . . .	25	12 757	37	23 016	31	20 833
Bari . . . . .	7	2 295	13	4 955	39	15 871
Barletta . . . . .	—	—	1	373	22	9 002
Brindisi . . . . .	3	3 052	2	750	21	8 315
Castellammare . . . . .	—	—	1	1 024	—	—
Gallipoli . . . . .	2	673	2	717	20	7 579
Gioja Tauro . . . . .	1	309	1	339	1	117
Salerno . . . . .	—	—	3	1 887	2	838
Taranto . . . . .	—	—	4	1 727	6	2 903
Ialt . . . . .	38	19 086	64	34 788	141	65 458

**Handel.** Importen fra de forenede Riger bestod hovedsagelig af Fisk, Træløst og Jern samt af nogle mindre Partier Tændstikker, Medicintran, Eskilstunavarer, Hestekosøm, Røgesild, Ansjos, Træmasse og Papir.

**Klipfisk.** Paa Grund af de høie Priser, som forlangtes i Norge, saa Importørerne sig nødsaget til at gjøre større Indkjøb andetsteds. Det gik langsomt med Omsætningen af den norske Fisk, hvis Kvalitet tildels var mindre god, hvorhos Influenzaepidemien havde en skadelig Indflydelse paa Markedets Stemning. Under normale Forhold er Efterspørgselen meget livlig. Den første Ladning norsk Nyfisk ankom hertil 9de Juni og den første Ladning Newfoundlandfisk 16de September. Norsk Vare betingede L 78 à 85, Labrador L 58 à 62, Gaspé L 80 à 82, fransk Fisk (lavé) L 68 à 75; alt pr. 100 Kg. fortoldet Vare.

Stokfisk fandt ogsaa langsom Afsætning, thi Indkjøbsprisen stod ikke i Forhold til de Priser, som kunde opnaaes her, men da Beholdningen ved Sæsonens Begyndelse var liden, blev der alligevel afsluttet Kontrakter om Leverancer af betydelige Partier norsk Stok- og Klipfisk. Derhos ankom nogle Restladninger i Konsignation, som dog neppe gav tilfredsstillende Resultat for vedkommende Afskibere.

I det Hele var 1891 et uheldigt Aar for Fiskehandelen.

Med norske Fartøier indførtes til Neapel: 974 400 Kg. Klipfisk og 302 250 Kg. Stokfisk (1890 1 616 040 Kg. Klipfisk og 581 837 Kg. Stokfisk), til Bari 400 800 Kg. Klipfisk og 10 643 Kg. Stokfisk (1890 556 000 Kg. Klipfisk), til Taranto 40 000 Kg. Klipfisk (1890 123 800 Kg. Klipfisk og 50 000 Kg. Stokfisk).

Som sædvanlig udlossedes nogle Partier norsk Fisk i Cotrone, hvorimod ingen direkte Indførsel til Brindisi og Gallipoli fandt Sted. Størstedelen af den Fisk, der konsumeres i Calabrien, importeres til Messina. Totalimporten af Klip- og Stokfisk til Neapel beløb sig, ifølge officiel Opgave, til 5 741 216 Kg.

**Træløst.** Fra Sverige ankom ca. 1000 Kubikmeter — hovedsagelig  $3 \times 9$ " Planker (1890 ca. 5 500). Aarsagen til Formindskelsen maa søges i den Omstændighed, at vedkommende Importør, der ifølge Kontrakt med Regeringen skulde levere et større Kvantum „Træløst fra Norden“ (Gran) til Marinens Værfter i Neapel, Castellamare og Spezia, fandt det lønnende for sig at levere „Spruce“. Efter Konsulatets Anmodning fremstillede vor Legation Sagen for Marineministeriet og en Del af det fra Kanada ankomne Kvantum blev refuseret. Legationen udvirkede, at der herefter tydelig vil blive stipuleret i Kontrakterne, at Træløsten skal være fra de forenede Riger, hvorved lignende Misforstaaelser vil kunne undgaaes. Marinen foretrækker fremdeles Gran for Furu og de mest gangbare Dimensioner er  $3 \times 9$ ". Til Byggeforetagende anvendes mest Pitchpine og østerrigsk Træløst. Store Indkjøb afsluttedes derhos i Rumænien (Galatz). Salgsprisen stillede sig som følger: Planker fra Sverige L 62 à 65, Pitchpine L 53 à 62, østerrigsk Virke L 43 à 54, Træløst fra Galatz L 54 à 56; alt pr. Kubikmeter fortoldet Vare. Totalimporten til Neapel anslaaes til ca. 65 000 Kubikmeter. De største Importører af Træløst i Neapel: A. Schucany og Feltrinelli & Co.

**Jern.** Af svensk Jern, som anvendes til Forarbeidelse af Spader, Hakker og Spiger, forefandtes ved Aarets Begyndelse et ikke ubetydeligt Lager. Importen fra Sverige har derfor neppe oversteget ca. 600 Tons. Til andre Øiemed foretrakkes billigere Sorter. Der noteredes: Svensk Jern L 32 à 41, Best L 29 à 30, ringere Vare L 24 à 28 pr. 100 Kg.

**Tændstikker.** Ved yderligere at nedsætte Prisen paa italienske Vox-

stikker har man forsøgt at vanskeliggjøre Indførelsen af udenlandsk Fabrikat. En anden Vanskelighed, som imidlertid blev forebygget ved vor Legations Mellemkomst, opstod, idet Toldmyndighederne vilde behandle Stormstikker som Krudt. Fra Sverige indferstes 25 Kasser à 1000 Æsker, der betingede følgende Priser: Sikkerhedstikker: 50 Æsker L 1 20, 100 Æsker L 2, 500 Æsker L 9.50, 1000 Æsker L 18. Stormstikker: 50 Æsker L 1.80, 100 Æsker L 3.50. 1000 Æsker L 25. Italienske Voxstikker betales med 2 à 2½ Cents pr. Æske. Dersom Transportomkostningerne kunde reduceres noget, vilde Importen af Sikkerhedsstikker tiltage. Importører i Neapel Kumlin & Carbonini.

Medicintran. Ved Hjælp af megen Reklame har „Scotts cod liver oil“, der som bekjendt tilberedes paa en anden Maade end den norske, vundet stor Udbredelse i Italien. Uagtet Forbruget af norsk Tran synes at ville tiltage, turde det være nødvendigt at gjøre Varen mere kjendt gjennem Annonser. De Partier, der ankom fra Hamburg, Hull og Genua, betingede L 1.50 à L 3 pr. Kg. Scotts stillede sig ca. 100 % dyrere. Importører i Neapel: D. Lancellotti & Co., Fratelli Tortora, Fratelli Hermann, Imbert & Co. Luigi Scarpilli, J. Durst m. fl.

Eskilstunavarer fandt Omsætning i smaa Poster, og én Fagmand, der besøgte Neapel, erholdt en Del Ordre paa Saxe, Knive m. m., men disse Artikler er dog af underordnet Betydning, da Varen er for god og kostbar for dette Marked, hvor Prisen spiller saa stor Rolle. Værdien af Importen i 1891 beløb sig kun til ca. £ 1000. Importører: J. Carbonini, Galante & Piretta.

Hesteskosøm importeres i mindre Partier fra Sverige, Østerrige og Tyskland. Svensk Vare omtales meget fordelagtigt paa Grund af dens gode Kvalitet. En Sømfabrik skal være oprettet i Norditalien. Affæren er endnu temmelig ny og vil derfor senere blive mere udførligt omtalt.

Røgesild. De fra Norge ankomne Smaapartier betingede ca. £ 30 pr. Halvtønde à 45 Kg. eller L 0.30 pr. Stykke i Detail. Priserne varierer stærkt. Den engelske Sild er en slem Konkurrent, men norsk Vare turde lidt efter lidt vinde Terræn.

Ansjos forefindes hos et Par Delikatessehandlere. Efterspørgselen er meget liden paa Grund af den høie Salgspris £ 16 à 18 pr. Dunk eller 3½ à 5 Cents pr. Stykke.

Træmasse og Papir. Resultatet af de anstillede Forsøg at introducere disse Artikler er ikke endnu tilstrækkelig kjendt.

For de i min forrige Aarsberetning omhandlede Artikler, der deltog i Udstillingen i Neapel, blev Diplom udvirket gennem Korsulatet.

Export. Til de forenede Riger udførtes Olie, Sydfrugter, Vin, Hamp og Macaroni m. m.

Oliehøsten gav tildels rigt Udbytte. Vinhøsten var rig og af god Kvalitet.

Vicekonsulen i Gioja Tauro har indberettet til Konsulatet, at man anslaaer den nu paabegyndte Indhøstning af Olivenolie til ca. 200 000 Kvintaler, repræsenterende en Værdi af 14 à 15 Millioner Lire, samt at det er sandsynligt, at Seilfartøier og Dampskibe vil kunne erholde Oliefragter til U. K. eller til Østersøen.

Blandt nyttige Institutioner i Neapel bør nævnes det internationale Hospital, hvis Bestyrerinde er engelsk og hvis Læge er tysk. Det har en



udmærket Beliggenhed og roses meget af dem, der har benyttet det. Mod at indbetale Lire 5 til Konsulatet, erholdt vore Kapteiner gratis Forpleining for Syge, tilhørende de resp. Fartøiers Besætning. Ogsaa Turister har nydt godt af dette Hospital, som underholdes ved Hjælp af Bidrag fra Reisende og fra herboende Udlændinger m. fl. „Naples Sailors Rest“, der forestaaes af en engelsk Prest, er ogsaa et særdeles nyttigt Foretagende. Selv de mindste Gaver til disse Institutioner modtages med Taknemmelighed.

Paa Foranledning maa jeg fraraade Haandværkere at reise til Neapel for at søge Arbeide.

Den største Forsigtighed med Hensyn til Kreditgiven til ukjendte Kjøbere bør iagttages.

Sundhedstilstanden var i det Hele taget god.

Konsulatets Adresse er via Principe Amadeo No. 15.

**Wilh. Klouman.**

---

## Gibraltar.

Fra Norge ankom hertil med Ladning 3 norske Skibe, dr. 1 165 Tons, fra Sverige i Ballast 2, dr. 924 Tons, og fra Udlandet med Ladning 16, dr. 4 540 Tons og i Ballast 1, dr. 824 Tons. Bruttofragt £ 3 093.

Til Norge afgik med Ladning 2, dr. 988 Tons og i Ballast 1, dr. 626 Tons. Til Udlandet afgik med Ladning 4, dr. 1 890 Tons og i Ballast 12, dr. 3 307 Tons.

Erlagt Konsulatafgift Kr. 395, 48 Øre.

Af de ankomne var 10, dr. 4 087 Tons, Dampskibe.

For at reparere eller for Ordre ankom 44 norske Skibe, dr. 45 207 Tons.

Af svenske Skibe ankom 4, dr. 1 344 Tons.

---

### *Aarsberetning for 1891.*

Til Gibraltar ankom forrige Aar for at losse 22 norske Fartøier, dr. 7 453 Reg.-Tons, nemlig to Dampskibe, dr. 4 087 Reg.-Tons, hvoraf 3 med Fisk fra Norge, hvilke her lossede kun en Del af Ladningen for en Bruttofragt af Frcs. 600 og de øvrige med Kul fra England for en Bruttofragt af Frcs. 20 750, samt 11 Skibe, dr. 2 542 Reg.-Tons, hvoraf 7, dr. 1000 Reg.-Tons med Kul fra England for en Bruttofragt af 18 981.25; 2, dr. 924 Reg.-Tons fra Sverige med 418½ Stand. Planker for en Bruttofragt af Frcs. 22 837, og 1, dr. 483 Reg.-Tons fra Canada med 214 Std. Planker for en Bruttofragt af Frcs. 10 700, samt 1, dr. 135 Reg.-Tons fra Genua med general cargo for en Bruttofragt af Frcs. 950; desforuden lastede et, i Ballast ankommet Fartøi, dr. 824 Reg.-Tons, 250 Tons Kork til Riga for en Bruttofragt af Frcs. 10 000.

For at indtage Kul ankom 184 norske Dampskibe. For at reparere lidt Skade ankom 2 Seilskibe, hvoraf det ene tillige for at losse, for Order 39 Dampskibe og 3 Seilskibe; for Modvind og Proviant 21 Seilskibe.

Gibraltar besøgte f. A. ialt af 249 norske Fartøier, hvilket er 4 mere end 1890. Heraf var et Krigsskib.

Af Klipfisk direkte fra Norge er der paa dette Konsulat anmeldt 1 200 Baller à 50 Kg; og via England 1 800 Baller og 1000 do. fra Island, total 4 000 Baller, hvilket altsaa ndgjør det samme som Aar 1890. Prisen varierede fra Pesetas 25 til 40 pr. Balle.

Gibraltar besøgte f. A. af 67 svenske Fartøier, eller 22 mindre end i 1890. Heraf var 3 Krigsskibe.

Trælast. De fra Sverige ankomne 4 Seilskibe lossede 758 $\frac{1}{2}$  Std. Planker, mest 3"  $\times$  9"  $\times$  14 Fod, hvilke solgtes til Frcs 62.50 à Frcs. 72.50 pr. Dusin, beregnet efter 14 Fod. Desforuden lossede et norsk Fartøi fra Canada 214 Std., altsaa total 972 $\frac{1}{2}$  Standard, saaledes var Pladsforbruget meget mindre end 1890.

Handelen er i stadig Aftagende og under f. A. isærdeleshed, mest grundet paa Ruslands Exportforbud af Korn.

I 1889 ankom til Gibraltar 7 146 Fartøier, dr. 6 256 932 Reg.-Tons, 1890, 6 333. dr. 5 756 461 Reg.-Tons, 1891, 5 790, dr. 5 337 807 Reg.-Tons, altsaa 543, dr. 418 654 Reg.-Tons mindre end 1890 og 1 356, dr. 919 125 Reg.-Tons mindre end 1889.

Her solgtes ifjor 392 374 Tons Kul imod 487 073 i 1890, og 562 122 Tons i 1889. Prisen var gennemgaaende 24 sh. pr. Ton. Den totale Skibsfart paa Gibraltar fordeler sig paa følgende Nationer saaledes:

Ankomne Dampskibe: Engelske 3 595, do. Kolonier 293, franske 296, norske og svenske 274, spanske 237, italienske 83, tyske 83, græske 71, hollandske 53, østerrigske 48, danske 33, russiske 26, belgiske 9, portugisiske 7, ægyptiske 1. Total 5 109 Dampskibe.

Ankomne Seilfartøier: Engelske 110, dets Kolonier 88, franske 23, norske og svenske 39, spanske 272, italienske 24, tyske 4, hollandske 3, østerrigske 4, danske 9, russiske 9, portugisiske 94, chilenske 1, amerikanske 1. Total 681 Seilfartøier. Heraf vil sees, at Norge og Sverige er No. 3 i Antal, medens i 1890 No. 2, da Frankrige ifjor havde 8 Fartøier mere.

Fragterne vare gennemgaaende meget lave. I Juli Maaned vil Algeciras —Bobadilla-Jernbanen blive fuldendt, hvorved Posten mellem Norge og Gibraltar vil tage kun 7 Dage istedetfor som nu 8 à 9 Dage.

Hospitalet har været besøgt af 20, hvoraf 9 Normænd og 11 Svenske, deraf 2 Dødsfald (1 Normand og 1 Svenske).

Ingen Rømninger fandt Sted.

I Konsulatafgift betaltes Kr. 507.88, hvoraf for norske Fartøier Kr. 395.48, og for svenske do. Kr. 112.40. Expeditionsgebyr Kr. 761.53, hvoraf Kr. 254.53 for norske og Kr. 507 for svenske.

Sundhedstilstanden har under hele Aaret været udmærket.

**A. S. B. Dietrichson.**

## Odessa.

*Aarsberetning dateret 30 Marts 1892.*

Fra fremmede Lande ankom til Hovedstationen med Ladning 3 norske Skibe dr. 4 342 Tons og i Ballast 24 dr. 32 540 Tons, og til Vicekonsulstationen med Ladning 7, dr. 8 329 Tons og i Ballast 73, dr. 92 021 Tons, ialt 107, dr. 137 232 Tons, alle Dampskibe. Fragt til Hovedst. Kr. 45 000, til Vicekonsulst. Kr. 95 400.

Der afgik til Norge med Ladning fra Hovedstationen 3 Skibe, dr. 4 415 Tons og fra Vicekonsulst. 6, dr. 8 299 Tons, og til fremmede Lande fra Hovedst. med Ladning 23, dr. 30 629 Tons og i Ballast 2, dr. 3 070 Tons, og fra Vicekonsulaterne med Ladning 69, dr. 85 986 T. og i Ballast 4, dr. 4 732 T. Ialt afgaaede 107, dr. 137 131 Tons. Fragt fra Hovedst. til Norge Kr. 73 800, til andre Lande Kr. 763 900, fra Vicekons. til Norge Kr. 224 100, til andre Lande Kr. 2 009 100. Ialt Bruttofragt for Udgaende Kr. 3 070 902.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe 8 280.74. Af svenske Skibe ankom 3, dr. 1 519 Tons.

Aaret 1891 var sikkerlig et af de ulykkeligste i dette Aarhundrede for Rusland, paa Grund af Uaar i  $\frac{3}{4}$  af dette store Rige, hvoraf Følgerne endnu vil mærkes i en lang Aarrække. I mange Guvernementer i det mellemste Rusland slog Høsten ganske feil, saa at fra Maanederne August og September Dyrtid optraadte og Hungersnød gjorde sig gjældende. Regjeringen maatte da tage Skridt for at hjælpe Befolkningen, og jo mere Aarstiden skred frem, desto mere tiltog Dyrtiden og Hungersnøden. Hvad der derhos meget bidrog, foruden Uaaret, til at forværre Situationen, var at Aaret 1891 kom efter to Aar af middelmaadig Høst, saaat Oplagene var udtømt, da Ulykken indtraadte. Forat møde Vanskelighederne maatte Regjeringen efterhaanden forbyde Udførsel af Rug, Havre, Byg, og tilsidst al Slags Korn og Mel og desuden direkte understøtte den trængende Befolkning med Mel og Korn, hvorhos der maatte skaffes det til Udsæd absolut nødvendige Korn. Landbefolkningens Lidelser og Elendighed overgaar enhver Beskrivelse; døende af Sult og decimeret af Sygdomme udvandrer den endnu i Mængde og oversvømmer Byerne for at søge Arbeide eller bede om Almisser. Regjeringens og de Privates Opofrelser er uhyre, om ikke nok til at hjælpe paa Elendigheden. For at hjælpe Landbefolkningen har Regjeringen overalt foretaget Jernbaneanlæg, Veie og andre offentlige Arbeider. Ogsaa Byerne har gjort alle Slags Opofrelser, uagtet de Vanskeligheder, som Forholdene har medført ogsaa for Bybefolkningen. Endnu er dog ikke Elendigheden over, og Fremtiden viser sig i mørke Farver. Tabet af næsten alt Kvæg paa mange Steder maa nødvendig medføre de værste Følger for Bønderne, idet Mangelen paa Foder allerede fra Høsten af har nødsaget dem til at skille sig for enhver Pris, ofte for 1 eller 2 Rubler Stykket, ved sine Heste og Kjør; de kan derfor ikke engang længere bearbejde sine Marker. Der er hele Landsbyer, hvor der ikke findes en Hest, Oxe eller Ko.

Det vil tage Aar og en Række af gode Høster for at udslette Sporene af 1891 og den Skade, det har medført for Landets Velvære.

**Robt. Wilkins.**

## Georgetown (Demerara).

*Aarsberetning dateret 23 Marts 1892.*

Fra fremmede Steder ankom 39 norske Skibe dr. 16 214 Tons, heraf i Ballast 3, dr. 1 107 Tons. Heraf afgik til fremmede Steder med Ladning 21, dr. 8 971 Tons, Resten i Ballast. Fragt £ 12 174. Erlagt Konsulat-afgift ø 275.13.

Af svenske Skibe ankom 4, dr. 1 725.

Jeg har i de sidste to Aar fremhævet, at paa Grund af Forbedringer i Maskinerne paa Sukkerplantagerne til Besparelse af Brændsel, maa Kulimporten tage betydeligt af, hvilket forklarer den betydelige Nædgang i Skibenes Antal.

Fragterne var ikke høje, men i det Hele kan Aaret betegnes som midt-dels for udgaaende Skibe herfra.

Koloniens Export var som sædvanlig i et middels Aar for Sukker, Trælast og Stykgods, men i Guld viser sig en Fremgang, der siden dets Opdagelse er tiltaget saaledes: 1884 250 Unzer, 1885 939, 1886 6 150, 1887 11 906, 1888 14 570, 1889 28 282, 1890 62 615, 1891 101 298. Denne Export synes at love en stor Fremtid for Kolonien, og tiltrækker allerede Gravere fra alle Dele af Verden, ogsaa nogle fra Skandinavien.

**I. H. de Jonge.**

---

Indhold: **Amsterdam** Side 77. — **Bilbao** Side 92. — **Bremen** Side 59. — **Georgetown (Demerara)** Side 112. — **Gibraltar** Side 109. — **Königsberg** Side 49. — **Montevideo** Side 63. — **Monrovia (Liberia)** Side 75. — **Neapel** Side 105. — **Odessa** Side 111. — **Stettin** Side 68. — **Tanger** Side 74.

# Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler  
for 1891 m. M.,

No. 4.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1892.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co. Subskriptionspris 2 Kroner Aaret  
og for Udenbysboende Porto 20 Øre.

## Kjøbenhavn.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Rm.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
<b>I. Ankomne.</b>									
Fra Norge til Hovedstationen . . . . .	40	5 188	3	424	43	5 612	-	-	42 680
„ Norge til Vicekonsulsstationerne . . . . .	580	50 350	1	23	581	50 373	-	-	249 450
„ Sverige til Hovedstationen . . . . .	9	915	2	411	11	1 326	-	-	7 230
„ Sverige til Vicekonsulsstationerne . . . . .	45	3 018	3	858	48	3 876	-	-	23 251
„ andre Lande til Hovedstationen . . . . .	59	21 831	9	1 661	68	23 492	-	-	380 205
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . . . .	386	88 964	19	2 675	405	91 639	-	-	935 856
Ialt	1 119	170 266	37	6 052	1 156	176 318	344	95 190	1 644 672
<b>II. Afgaaede.</b>									
Til Norge fra Hovedstationen . . . . .	18	2 937	37	6 339	55	9 276	-	-	18 665
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne . . . . .	225	39 893	572	55 558	797	95 451	-	-	144 020
„ Sverige fra Hovedstationen . . . . .	1	59	26	4 900	27	4 959	-	-	170
„ Sverige fra Vicekonsulsstationerne . . . . .	3	274	86	15 336	89	15 610	-	-	3 370
„ andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	20	5 077	19	11 639	39	16 716	-	-	5 480
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationen . . . . .	65	9 838	83	23 093	148	23 931	-	-	89 395
Ialt	332	48 078	823	116 865	1 155	174 943	344	96 300	261 090

For at reparere eller for Ordre ankom 16 Skibe dr. 4 977 Tons.  
Af svenske Skibe ankom 4 214 dr. 514 214 Tons.

\*

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Kr. 1 852.71, ved Vicekonsulstationerne Kr. 7 037.64, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Kr. 3 518.82. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Kr. 8 134.29, ved Vicekonsulstationerne Kr. 12 287.14, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Kr. 6 143.57. Ialt tilfaldt Konsulskassen Kr. 19 649.39. Expeditionsafgifter af norske Exp. Kr. 271.25, af svenske Kr. 1 138.75.

*Aarsberetning dateret 24de Marts 1892.*

Den norske Skibsfart fordeler sig paa følgende Maade: Ved Hovedstationen Seilfartøier 73, 12 678 Tons, Dampfartøier 49, 17 752 Tons. Vicekonsulaterne: Sjælland og Øerne S. 183, 26 961 T., D. 52, 17 313 T. Jylland S. 502, 35 849 T., D. 217, 55 135 T. Island S. 54, 5 640 T., D. 26, 4 990 T. Ialt Seilfartøier 812, 81 128 Tons, Dampfartøier 344, 95 190 Tons.

Nedenstaaende Oversigt udviser Forholdet mellem den norske Skibsfart i 1890 og 1891.

	1890.		1891.		Førøgelse.		Formindskelse.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
<b>Ankomne Fartøier:</b>								
Med Ladning . . .	1 195	160 244	1 119	170 266	—	10 023	76	—
i Ballast . . .	31	2 929	37	6 052	6	3 123	—	—
<b>Summa . . .</b>	<b>1 226</b>	<b>163 172</b>	<b>1 156</b>	<b>176 318</b>	<b>—</b>	<b>13 146</b>	<b>70</b>	<b>—</b>
<b>Afgaaede Fartøier:</b>								
Med Ladning . . .	298	46 205	332	58 078	34	11 873	—	—
i Ballast . . .	927	118 432	823	116 865	—	—	104	1567
<b>Summa . . .</b>	<b>1 225</b>	<b>164 637</b>	<b>1 155</b>	<b>174 943</b>	<b>—</b>	<b>10 306</b>	<b>70</b>	<b>—</b>
<b>Bruttofragter:</b>								
Ankomne Fartøier . . .		Kr. 1 553 627		Kr. 1 644 672			Kr. 91 045	
Afgaaede Fartøier . . .		„ 125 335		„ 261 090			„ 135 755	

Den norske Skibsfart for ankomne Fartøier til Distriktets Havne i Aaret 1891, fordeler sig saaledes:

Kjøbenhavn ank. 122, dr. 30 430 Tons. Tuborg 16, dr. 6 391 T. Helsingør 10, dr. 2 887 T. Holbek 11, dr. 1 094 T. Roskilde 22, dr. 1 452 T. Nykjøbing paa Sjælland 9, dr. 907 T. Kallundborg 14, dr. 1 921 T. Korsør 10, dr. 2 558 T. Nestved 8, dr. 1 386 T. Vordingborg 7, dr. 1 449 T. Præstø 4, dr. 696 T. Faxe 8, dr. 1 050 T. Kjøge 11, dr. 2 860 T. Skjelskør 5, dr. 457 T. Stege 10, 1 650 T. Nykjøbing paa Falster 4, dr. 632 T. Nakskov 8, dr. 1733 T. Bandholm 5, dr. 1 105 T. Rudkjøbing 3, dr. 317 T. Svendborg 9, dr. 2 171 T. Nyborg 7, dr. 2 599 T. Odense 43, dr. 7 476 T. Assens 5, dr. 669 T. Middelfart 1, dr. 126 T. Faaborg 1, dr. 126 T. Rønne 2, dr. 304 T. Nexø 2, dr. 258 T. Kolding 16, dr. 3 418 T. Fredericia 9, dr. 3 200 T. Veile 20, dr. 2 899 T. Horsens 18, dr. 4 241 T. Aarhus 32, dr. 11 878 T. Ebeltoft 4, dr. 701 T. Grenaa 5, dr. 755 T. Randers 25, dr. 2 354 T. Mariager 45, dr. 4 548 T. Hobro 3, dr. 139 T. Aalborg 94, dr. 10 216 T. Skive 27, dr.

895 T. Løgstør 14, dr. 349 T. Lemvig 26, dr. 538 T. Nykjøbing paa M. 16, dr. 382 T. Thisted 42, dr. 1045 T. Sæby 14, dr. 331 T. Frederikshavn 234, dr. 38483 T. Struer 19, dr. 529 T. Esbjerg 55, dr. 4062 T. Læsø 1, dr. 21 T. Akureyri 6, dr. 822 T. Eskefjord 49, dr. 6373 T., Isafjord 15, dr. 2228 T. Reykjavik 10, dr. 1207 Tons. Ialt 1156, dr. 176318 Tons.

Konsulatafgiften udviser ved Sammenligning med Aaret 1890 en Forøgelse af Kr. 2271.95, ligesom Expeditionsafgifterne under samme Tidsrum er stegne med Kr. 394.50.

Betræffende de i dette Generalkonsulat under Aaret 1891 foretagne Mønstringsexpeditioner kan anføres, at fra norske Fartøier afmønstredes 140 Sømænd, paamønstredes 130 og rømte 3.

Ingen opsparede Hyrebølbe ere af svenske eller norske Sømænd blevne indbetalte til Generalkonsulatet under Aaret 1891.

Ifølge indkomne Meddelelser til Generalkonsulatet er under Aaret 1891 anmeldt af norske Havarister et Antal af 16, hvoraf 4 kondemneredes som Vrag.

Antallet af Udvandrere, som i Aaret 1891 bleve saavel direkte som indirekte befordrede gennem herværende Udvandringsagenter, udgjorde 12612, nemlig 6936 Mandfolk, 3772 Fruentimmer, 971 Dreng og 914 Piger. For 19 Børn var intet Kjønn angivet. Heraf befordredes til de Forenede nordamerikanske Stater 11873; til Kanada 523, til Syd- og Mellemamerika, Afrika og Asien 132, hvoraf de 118 til Syd- og Mellemamerika, 9 til Afrika og 5 til Asien samt til Australien 84. Af Mormoner udvandrede 527 (146 Mandfolk, 165 Fruentimmer, 113 Dreng og 103 Piger), 239 af dem var fra Danmark. Det samlede Antal af Udvandrede var saaledes 13139 (7032 Mandfolk, 2397 Fruentimmer, 1084 Dreng og 1017 Piger, medens der intet Kjønn var angivet for 19 Børn). 1926 var fra Kjøbenhavn og 6273 fra det øvrige Danmark, 3230 fra Sverige og 1183 fra det øvrige Udland, som sammenlignet med Aaret 1890 udviser en Forøgelse af 529 Personer.

Sammentrængt Oversigt udvisende Skibsforlis paa Jyllands Kyster fra Aaret 1851 til den 31te Marts 1891 samt Skibbrudnes, Reddedes og Forulykkedes Antal m. m.

Skibenes Nationalitet	Skibenes Antal	Antal Skibbrudne	Antal Reddede	Antal Forulykkede	pCt.
dansk . . . .	471	2541	2428	113	4.45
norsk . . . .	393	2566	2460	106	4.13
svensk . . . .	222	2061	1949	112	5.43
tysk . . . .	531	4396	4175	221	5.03
engelsk . . . .	390	4176	3897	279	6.68
hollandsk . . . .	226	1371	1323	48	3.50
russisk . . . .	87	1498	1462	36	2.40
fransk . . . .	68	594	552	42	7.07
ubekjendt . . . .	63	250	204	46	18.40

Ialt . 2451 19453 18450 1003

Der forulykkede saaledes 5.16 pCt. af de Skibbrudnes Antal.

Deles ovennævnte 40 Aar i 4 Perioder, stiller Resultatet sig saaledes:						
		Skibbrudne	Reddede	Forulykkede	pCt.	
Fra 1851 til 1861	. .	3 079	2 915	164	5.33	
" 1861 - 1871	. .	5 333	4 980	353	6.64	
" 1871 - 1881	. .	5 669	5 354	315	5.55	
" 1881 - 1891	. .	5 372	5 201	171	3.18	
Ialt . . .		19 453	18 450	1 003.		

Nedgangen i sidstnævnte Periode skyldes utvivlsomt i væsentlig Grad den stedfundne Anskaffelse af nyt og bedre Materiel, Telefonanlæg samt Institutionens Udvikling i det Hele. Disse Anlæg ville i 1891 opnaa en Længde af omtrent 38 Mil og maa tillægges stor Betydning. Med Materiellet fra jyske Redningsstationer, der i Aaret 1891 ville udgjøre 50 med 42 Opsynsmænd og 448 Baad- og Betjeningsmænd, er til 31te Marts 1891 reddet af forannævnte Skibbrudne: Redningsbaade 2 629, do. og Raketapparater i Forening 68, Raketapparater 2 394. Ialt 5 091. Under Redningsbaadernes Virksomhed er til ovennævnte Tidspunkt indtruffen 4 Kant-ringer ved Redningsforsøg, hvorved 11 Baadmænd og 12 Skibbrudne omkom, og ved Øvelserne 7 Tilfælde, i hvilke 10 Personer døde.

Fra de i Aaret 1891 strandede Skibe er reddet mindst 566 Personer, de fleste ved egen Hjælp eller ved privat Assistance. Redningsvæsenet har reddet 154, nemlig 94 ved Redningsbaadene og 60 ved Raketapparaterne. Naar et forholdsviis saa lille Tal falder paa Redningsvæsenets Konto, maa det imidlertid erindres, at det kun er i de særlig farlige Tilfælde Redningsvæsenet er blevet benyttet.

#### Fortegnelse over de i Danmark etablerede svenske og norske Firmaer:

Kjøbenhavn:						
L. H. Arnesen	etabl. 1869,	L. H. Arnesen,	norsk,	Kornforretning.		
L. Chr. Gjertsen	" 1865,	L. Chr. Gjertsen,	"	Kommissionshandel		
Wilh. Schjelderup	" 1865,	Wilh. Schjelderup	"	i Sild og n. Produkt.		
Brødrene Hjort	" 1856,	A. E. Hjort	"	Kolonial- og Korn-		
		H. J. Hjort	"	forretning.		
Carl Nordstrand	" 1880,	Carl Nordstrand	"	Jern og Assurance-		
				forretning.		
I. S. Thorvildsen	" 1873,	I. S. Thorvildsen	"	Smørforretning.		
H. Konow	" 1860,	H. Konow	"	Skibsreder.		
P. T. Wøllner	" 1878,	P. T. Wøllner	"	do.		
Tom Tjæder	" 1880,	Tom Tjæder	svensk	Detailforretning.		
Island: Akureyri:						
E. Berentsen	" 1880,	bestyres af				
		Olaus Housken	norsk,	Kommissionsforr.		
Seydisfjord:		bestyres af				
G. A. Jonassen	" 1882,	Imsland	"	Export og Kjøb-		
				mandshandel.		
„Norske verzlen“	" 1881,	S. Johansen	"	do.		
Otto Wathne	" 1886,	Otto Wathne	"	Kulforretning.		
Reykjavik:						
M. Johansen	" 1880,	M. Johansen	"	Kjøbmandshandel.		
I. Fredriksen	" 1887,	I. Fredriksen	"	Tømmerhandel.		



Oversigt over Skibsfarten paa Kjøbenhavn med andre Fartøier end svenske og norske i Aaret 1891:

Danmark Seilfartøier 1 138, dr. 48 432 Tons, Dampfartøier 5 015, dr. 1 224 775, ialt 6 153, dr. 1 273 207 Tons. Rusland S. 83, dr. 20 132 T., D. 46, dr. 31 553 T., ialt 129, dr. 51 685 T. Tyskland: Hamburg S. 2, dr. 73 T., D. 31, dr. 41 335 T., ialt 33, dr. 41 408 T. Lybeck D. 4, dr. 1 703 T., ialt 4, dr. 1 703 T. Slesvig-Holsten S. 35, dr. 1 213 T., D. 84, dr. 29 540 T., ialt 119, dr. 30 753 T. Det øvrige Tyskland S. 159, dr. 17 711 T., D. 175, dr. 46 075, ialt 334, dr. 63 786 T. England S. 16, dr. 3 466 T., D. 329, dr. 288 184 T., ialt 345, dr. 291 650 T. Holland S. 11, dr. 1 047 T., D. 58, dr. 31 712, ialt 69, dr. 32 759 T. Belgien D. 1, dr. 813, ialt 1, dr. 813 T. Frankrig S. 5, dr. 607 T., D. 1, dr. 1 182, ialt 6, dr. 1 789 T. De forenede Stater i Nordamerika S. 1, dr. 1 313 T., ialt 1, dr. 1 313 T. Sydamerika S. 1, dr. 376 T., ialt 1, dr. 376, tilsammen Seilfartøier 1 451, dr. 94 370 Tons, Dampfartøier 5 744, dr. 1 696 873 Tons, ialt 7 195, dr. 1 791 242 Tons.

Importen til Danmark i Aaret 1891. De forenede Rigers vigtigste Produkter har ifølge meddelt Opgave udgjort:

Fra Norge hidførtes:

a. Trævarer: Tømmer, Planker, Bræder m. m. 808 375 Kbf., hvoraf 31 200 Kbf. til Kjøbenhavn, Egetræ 45 817 do., hvoraf 240 til do., Bygnings-tømmer (forarb.) 76 478 do., hvoraf 11 952 til do., Tagspaan 77 Cnt., hvoraf 14 Cnt. til do., Snedkerarbejde 76 do., hvoraf 43 til do., Brænde 3 254 Favne, hvoraf 1 683 Favne til Kjøbenhavn. Indførslen var for samtlige Trævarer større end Aaret forud.

b. Fiskevarer: Tørfisk 585 Cnt., hvoraf 226 Cnt. til Kjøbenhavn, Ansjovis 754 Cnt., hvoraf 654 Cnt. til Kjøbenhavn.

c. Høstsild: Ved Aarets Begyndelse var Beholdningen ca. 2 600 Tdr., Tilførslen under Aaret 55 000 Tdr., udgjør 57 600 Tdr. Deraf er i Aarets Løb forblevet her i Markedet 27 800 Tdr. Resten 29 800 Tdr. er udført til fremmede Steder.

Priserne stillede sig som følger:

For fjorgammel Vare:

	Kjøbmands Sild. Kr.	Stor Middel Sild. Kr.	Middel Sild. Kr.	Smaa Middel Sild. Kr.
I Januar	28½ à 29	28 à 28½	22 à 24	17½
- Februar	29 à 31	29 à 30	23 à 25	18 à 19
- Marts	29 à 31	29 à 31	23 à 26	19 à 20
- April	29 à 29½	28 à 29½	23 à 26	18½ à 21
- Mai	27½ à 29	28 à 28½	23 à 26	19 à 21
- Juni	26 à 27	26 à 29	22 à 24½	20½

For ny Vare:

I Juli	29 à 31	27 à 28	22 à 24	18
- August	33 à 36	32 à 34	25 à 31	17 à 19
- September	32 à 34	30 à 34	24 à 27	16 à 18
- Oktober	34 à 36	30 à 34	25 à 28	16 à 17½
- November	30 à 35	30 à 33	22½ à 27	16 à 17
- December	30 à 32	28 à 30	22 à 24	15

Alt pr. Tønde, fortoldede Priser. Tilførslen var ca. 1 000 Tdr. større end forrige Aar.

Fra Sverige: Jern og Staal: Stangjern 262 044 Cnt., Staal

7 927 Cnt., Søm og Spiger 14 707 Cnt., Plader 9 507 Cnt., Støbegods 3 091 Cnt., Andre Jernvarer 13 659 Cnt. Alt dansk Vegt. Med Undtagelse af Staal og andre Jernvarer var Tilførslen større end Aaret forud.

Raajern. Den i Aaret 1890 vedvarende Prisnedgang for alle Raajernssorter har vedværet ligeledes i 1891.

Svensk Raajern til Støberibrug, der i Begyndelsen af Aaret 1891 noteredes Kr.  $8\frac{3}{4}$  pr. 100 Ko. cif. her, er efterhaanden gaaet ned til en Pris af Kr. 8 &  $7\frac{3}{4}$ . Herved turde vel Prisen saa blive staaende, idet en yderligere Nedgang vilde kræve betydelig lavere Kulpriser, og da Arbejdslønnen er saa afgjørende saavel for Kul- som Jernpriserne, men vanskelig kan trykkes mere, fordi alle Livsfornødenheder ere høje i Pris, synes Raajernet nu omtrent at have naaet de laveste Noteringer. Da Pengemarkedet nu tegner til at blive billigere, synes mange Betingelser at være tilstede for et større Forbrug under den nærmeste Periode, og retter Prisen for Raajern sig, vil Prisen for fabrikeret Jern kunne holde sig paa det nuværende Standpunkt. En Opgang i Prisen for fabrikeret Jern er der ringe Ud-sigt til.

Importen hertil saavel af Støbejern, som af gammelt svensk Jern til Omsmelting, har været endnu mindre end i 1890, og da svensk Raajern er en „Kvalitetsvare“, som i daarlige Aar finder en forholdsvis ringere Anvendelse end ellers, vil den samlede Export af dette Materiale vistnok vise en betydelig Nedgang for Sveriges Vedkommende i 1891 mod tidligere Aar.

Stangjern. I Slutningen af Aaret 1890 noteredes Prisen Kr. 15 pr. 100 Ko. cif. her, hvilket udviser en Nedgang i Prisen fra Kr. 18, og bemærkedes i Beretningen for 1890 at det turde forudsættes, at Priserne endnu vilde gaa noget lavere.

Dette har stadfæstet sig, idet Priserne for svensk valset Stangjern har stillet sig saaledes 1891: Januar Kr. 15 pr. 100 Ko. cif. Marts Kr.  $14\frac{1}{2}$  pr. 100 do. Mai Kr.  $13\frac{3}{4}$  do. Juni Kr.  $13\frac{1}{2}$  pr. 100 do. og noteredes saa denne Pris til hen i September Maaned, da en bedre Stemning — som gjerne paa denne Aarstid — indtraadte, og steg Prisen efterhaanden til Kr.  $14\frac{1}{2}$  pr. 100 Ko. cif. her, saaledes at Aaret 1892 omtrent naar den Pris hvormed 1891 begyndte, nemlig henimod Kr. 15.

Jernplader, som i 1890 havde lidt en betydelig Nedgang, fortsatte den nedadgaaende Bevægelse i 1891, saaledes at Prisen for Gjennemsnitskvalitet af svenske Plader, der i Aarets Begyndelse stod i ca. Kr. 27 pr. 100 Ko. cif. her, efterhaanden er gaaet ned i Kr. 21. Enkelte Kvaliteter tilbydes endogsaa i Kr. 19 pr. 100 Ko. cif. her.

Staal. Importen heraf til Danmark spiller ikke nogen stor Rolle for Sveriges Udførsel. Hvad der navnlig deraf forbruges her er svensk Plovstaal (Pumstaal). Ogsaa herfor var Prisen lavere end i 1890 og kan sættes fra Kr. 17 til Kr.  $19\frac{1}{2}$  pr. 100 Ko. cif. her.

Søm og Spiger. For svenske Søm sluttede Prisen i 1890 med Kr. 49 pr. Par Kister 3" & 4" cif. her. Aaret 1891 begyndte med den samme Pris, men efter et Par Maaneders Forløb bleve Priserne stigende og ved Slutningen af Aaret 1891 betaltes Kr. 52 pr. Par Kister 3" & 4" cif. her.

For norske Søm er Prisen for 1891 uforandret, som for 1890, nemlig Grundpris ÷ 30 à 40 %.

Jeg tillader mig sluttelig at bemærke, at naar Prisen for svenske 3" og 4" Søm opgives pr. Par Kister, saa er den dog ikke at forstaa saaledes, at 1 K. 3" har nøjagtig samme Værdi, som 1 K. 4"; der er en Pris-differance. Her paa Pladsen er det Usance, at 1 K. 3" Søm regnes Kr. 8 højere end 1 K. 4".

De svenske Værker beregne forskjelligt, mellem 4 og 8 Kr., almindeligst turde Prisforskjellen sættes til Kr. 6 i Sverige. Naar altsaa Gothenborg Søm noteres Kr. 48 pr. Par Kister bliver Prisen i Sverige: Kr. 21 pr. K. 4" à 6 000 Stk., Kr. 27 pr. K. 3" à 11 000 Stk. For 3½" Søm, hvoraf der bruges noget, skjønt ikke nær saa meget som af 3" og 4", er Prisen i Regelen det Halve af Prisen pr. Par Kister + 1 Kr. altsaa efter Kr. 48 Kr. 25 pr. K. 3½" à 8 000 Stk., maaske fra flere Værker kun Kr. 24 (altsaa uden Tillæg). Importen i 1891 af svenske og norske Søm og Spiger til Danmark kan anslaaes til 400 000 Ko. fra Sverige og 150 000 Ko. fra Norge.

I Aarets Løb er udført til Danmark endel Jernbaneskiner og Forbindelsesstykker fra Sverige, men en fremtidig større Forretning i disse Artikler vil kun være mulig ved betydeligt Prisaflæg, der nogenlunde kunde ligestille de svenske Noteringer med Belgiens og Tysklands.

Smedede Jernvarer er indgaaet i et Kvantum af antageligt som i 1890 fra Sverige, med ca. 600 000 Ko.

b. Trævarer. Egetræ 66 188 Kbf., Bjælker, Sparrer, Brædder, Planke m. m. 6 180 393 Kbf., Bygningstømmer (forarb.) 117 516 Kbf., Tagspaan m. m. 45 940 Cnt., Snedkerarbeide 16 221 Cnt., Brænde 52 505 Favne, Træmasse 47 462 Cnt.

Ved Sammenligning med Aaret 1890, var Importen af Egetræ, Bygningstømmer, Træmasse og Brænde større.

Ifølge Opgave fra herværende Mæglere ere Partipriserne paa svenske Trævarer, iberegnet Told, under Aaret noteret til: 12 Fods 1¼" & 9 à 10" Kalmar Fyrrebræder ca. 8 à 9 Kr. pr. Tylt, do. 8" à 9" do. ca. 7 à 8 Kr. pr. T., do. 7" à 8" do. ca. 6 à 7 Kr. pr. T., do. 6" à 7" do. ca. 5 à 6 Kr. pr. T., 12 Fods 1" & 8" à 9" firskaarne Piteå Fyrrebræder 6 à 7 Kr. pr. T., do. 1" & 7" do. 5 à 5½ Kr. pr. T., 14 Fods 2" & 8" do. Fyrreplanker 13 Kr. pr. T., do. 2" & 9" do. 15 Kr. pr. T., do. 3" & 9" do. 22 à 23 pr. T., Piteå Fyrretømmer (firhugget) 4" ca. 9 à 10 Øre pr. løbende Alen, do. 5" ca. 15 à 17 do., do. 6" ca. 19 à 20 do., do. 7" ca. 30 à 35 do., do. 8" ca. 50 do., do. 9" ca. 60 do.

Alt fortoldet. Sammenlignet med Aaret forud ere Priserne omtrent de samme.

c. Kornvarer: uformalet Hvede 4 218 Cnt., Rug 1 486, Korn 41 860, Havre 421 115, formalet Hvede 6 984, Rug 1 351. Importen har med Undtagelse af formalet Hvede og Rug været betydeligt større end Aaret forud.

d. Levende Kreaturer: Heste og Føl 4 565 Stk., Oxer og Kjør 20 201, Kalve 1 228, Faar og Gjeder 22 250, Svin og Grise 2 882. Tilførslen af Heste, Svin og Grise har været større end Aaret forud.

e. Andre Landbrugs Produkter: Smør 100 357 Cnt., Kjød 14 936, Flæsk 38 412, Æg 568 740 Snes, hvilken Tilførsel var, for samtlige Produkter, betydelig større end Aaret forud.

Fra Danmark udførtes i Aaret 1891 til Norge:

a. Levende Kreaturer: Heste 20 Stk., Oxer og Kjør 603, Kalve 8, Svin 88, Grise 4 530, Faar, Gjeder m. m. 138 Stk.

b. Kornvarer: uformalet Hvede 26 307 Tdr., do. Rug 75 259 T., do. Korn 103 446 T., do. Havre 791 T., formalet Hvede 139 601 Cnt., do. Rug 7 621 Cnt.

c. Andre Landbrugs Produkter: Flæsk 3 138 Cnt., Kjød alle Slags 4 427 Cnt., Ister og Fedt 859 Cnt., Smør 2 027 Cnt., Æg 172 383 Sn.

Exporten fra Danmark til Storbritanien og Irland af levende Kreaturer har i Aaret 1891 udgjort: Oxer og Kjør 21 199 Stk., Kalve 5 966 Stk., Faar m. m. 41 073 Stk., Heste 189 Stk.

Af Smør udførtes til England 88 959 471  $\mathcal{T}$ , deraf fra Kjøbenhavn 49 111 401  $\mathcal{T}$ .

Danmarks Ind- og Udførsel af Landbrugsprodukter i Aaret 1891.

Uformalet Korn: Boghvede Indf. 1891 4 043 672  $\mathcal{T}$ , Udf. 1891 223 720  $\mathcal{T}$ , Byg Indf. 28 395 540, Udf. 103 633 940, Bønner Indf. 263 445, Udf. 106 920, Ærter Indf. 7 688 243, Udf. 1 226 025, Havre Indf. 43 662 699, Udf. 6 091 120, Hvede Indf. 137 526 976, Udf. 55 781 535, Mais Indf. 76 638 042, Udf. 15 599 600, Malt Indf. 5 947 650, Udf. 1 921 200, Rug Indf. 201 533 872, Udf. 14 195 760, Vikker Indf. 2 745 815, Udf. 67 540, Andre Kornvarer Indf. 5 492, ialt Indf. 1891 508 446 446  $\mathcal{T}$ , Udf. 1891 198 847 360  $\mathcal{T}$ .

Formalet Korn: Boghvede Indf. 1891 3 609 881  $\mathcal{T}$ , Udf. 1891 7 089  $\mathcal{T}$ , Byg Indf. 42 563, Udf. 1 462 615, Havre Indf. 785 420, Udf. 22 566, Hvede Indf. 11 740 555, Udf. 36 688 329, Mais Indf. 805 211, Udf. 159 136, Rug Indf. 8 415 782, Udf. 4 886 175, Andre Kornvarer Indf. 31, ialt Indf. 1891 25 399 443  $\mathcal{T}$ , Udf. 1891 43 225 910  $\mathcal{T}$ .

Sammenligner man Kornhandelen i dette Landbrugsaar med det foregaaende Aar, da er Forskjellen følgende:

	Indførsel.	Udførsel.	Overskuds Indførsel.
	$\mathcal{T}$	$\mathcal{T}$	$\mathcal{T}$
1890. Uformalet Korn	644 000 000	149 000 000	495 000 000
1891. —	508 000 000	199 000 000	309 000 000
	÷ 136 000 000	+ 50 000 000	÷ 186 000 000
1890. Formalet Korn	18 000 000	38 000 000	20 000 000
1891. —	25 000 000	43 000 000	18 000 000
	+ 7 000 000	+ 5 000 000	÷ 2 000 000

Det er, som man ser, navnlig Indførselen der viser den store Tilbagegang af 136 Millioner  $\mathcal{T}$ , og dette ligger i, at uagtet der i Aarets Løb af Rug og Hvede er indført 100 Millioner  $\mathcal{T}$  mere end i 1890, saa er der af Byg, Havre og Mais indført 221 Millioner  $\mathcal{T}$  mindre end i 1890 og i dette sidste Tal figurerer Mais alene med ÷ 197 Millioner  $\mathcal{T}$ .

Aarsagen til det store Indkjøb af Rug og Hvede er at søge i Misvexten i Rusland og dets Udførselsforbud samt den deraf følgende Spekulation; men den store Tilbagegang i Indførselen, især af Mais, har sin Aarsag i Danmarks egen uheldige Høst i 1890, som nu viser sin Virkning paa Markedet i 1891.

Kornet var som bekendt af ringe Kvalitet, uheldigt som Salgsvarer og egnede sig mest til Foderkorn eller til Brændevinsfabrikationen. Mais benyttes saa at sige udelukkende i Brænderierne til Fremstilling af Brændevin, og da Brænderierne nu saa deres Fordel ved at købe den uheldige Kornhøst, saa blev Indkjøbet af Mais i Forhold hertil mindre. De stigende Priser for Mais bleve i denne Henseende en medvirkende Aarsag; Prisen var i Juni 1890 Kr. 3 70 Øre pr. 100  $\mathcal{T}$ , den laveste Pris man nogensinde har havt, og der blev derfor den Gang købt ind i store Partier, men der-

paa steg Prisen i Januar til 5 Kr. 30 Øre og ved Udgangen af 1891 var den stegen til 7 Kroner.

Hvad Udførselen af Byg angaar, var denne i Landbrugsaaet 1890: 64 Millioner  $\mathcal{H}$ , men i 1891: 103 Millioner  $\mathcal{H}$ , altsaa forøget med 39 Millioner eller ca. 60 %. Bygget i Danmark er af en særlig Stamme, der giver det bedste Malt og derfor foretrakkes hovedsagelig af Englands Bryggerier. Hvad der avles bliver saaledes kjøbt af Udlandet.

Bygavlen i Danmark er derfor underkastet den største Omhu, og i det kongl. Landbrugsselskab er nedsat særlige Udvalg, der have den Opgave at vaage over Bevarelsen af denne eiendommelige gode Kvalitet, hvis Betingelser findes i den danske Jordbund. Hvad Danmark indfører af udenlandsk Byg anvendes kun til Foder, og som Følge deraf var Indførselen i 1891 17 Mill.  $\mathcal{H}$  mindre end i 1890.

Med Hensyn til Dyr og dyriske Produkter, samt andre af Landbrugets vigtigste Artikler er Resultatet følgende: Faar og Gjeder Indførsel 1891 22 423 Stkr., Udførsel 1891 48 885 Stkr., Heste Indf. 9 630, Udf. 14 925, Oxer og Kør Indf. 21 595, Udf. 110 458, Kalve Indf. 1 225, Udf. 7 769, Svin Indf. 1 988, Udf. 198 075, Grise Indf. 161, Udf. 4 435, Flæsk og Skinker Indf. 5 345 947  $\mathcal{H}$ , Udf. 61 738 700  $\mathcal{H}$ , Kjød og Pølser Indf. 8 184 172, Udf. 5 070 943, Ost Indf. 1 179 464, Udf. 69 002, Uld Indf. 3 675 477, Udf. 2 305 734, Fedt og Ister Indf. 18 085 147, Udf. 4 790 024, Æg Indf. 1 143 565 Snese, Udf. 7 419 413 Snese, Smør Indf. 21 770 747  $\mathcal{H}$ , Udf. 92 325 457, Margarine Indf. 2 169 473, Udf. 121 598, Klid Indf. 166 979 128, Udf. 5 237 137, Oliekager 161 651 495, Udf. 4 080 451, Kløverfrø 4 502 620, Udf. 428 209, Græsfrø 3 482 776, Udf. 1 390 606, Gjødnings (naturlig) Indf. 12 108 117, Udf. 53 000, do. (kunstig) Indf. 53 571 941, Udf. 10 119 678  $\mathcal{H}$ .

Med Hensyn til Danmarks Kvægudførsel er der i de sidste 1½ Aar foregaaet den Forandring, at medens det forhen var England som var Hovedmarkedet, er det nu Tyskland. Indtil den nyeste Tid har Tyskland haft en ret betydelig Overskudsudførsel af Kreaturer, men siden 1889 er der sket et kolossalt Omslag. Af Faar har Riget vel endnu en Overskudsudførsel, der dog er aftaget stærkt, men af alle dyriske Produkter har det nu en betydelig Netto-Indførsel. Der er saaledes Udsigt til at Danmark fremtidig kan afsætte alt sit Kvæg til Tyskland, og Hamborg er derfor allerede nu det Marked, i hvis Forsyning Danmark tager overveiende Del.

I 1ste Halvaar af 1891 er der tilført Hamborg 42 000 Stkr. Kvæg, og heraf var 26 000 Stkr. eller 60 % danske. Dette for Danmark heldige Forhold begunstiges selvfølgelig yderligere af det Forbud mod Indførsel af Kvæg fra Rusland, som eksisterer i Tyskland.

Danmarks Høst i 1891. Først paa Sommeren var Udsigterne saa glimrende, at Alle var enige om, at vi fik en Høst vi i mange Aar ikke havde haft Mage til, men derpaa indtraadte vedvarende Regn og Storm, som oversvømmede og pidskede de frodige Marker, saa at Udsigterne med hver Dag blev mørkere. Værst saa det ud med Rugen, som laa nedslaaet og knækket, og man betragtede endog Høsten af denne Kornsort for total mislykket og i det høieste tjenlig til Kvægfoder. I Midten af September Maaned blev Veiret bedre og Høsten gik nu for sig med fuld Kraft. Efter-som denne skred frem blev Udsigterne mere lyse. Sæden kom langt bedre i Hus og er af langt bedre Kvalitet end man var berettiget til at vente; ved Siden deraf har Høsten fyldt godt, om end ikke saa stærkt som ifjor. — Rugen har givet et stort Udbytte over Middelhøst, med Undtagelse af

Bornholm, der har under Middelhøst, og Sorø Amt, der har Middelhøst. Rugen er imidlertid den Afgrøde, hvor Tabet ved det ugunstige Høstveir er størst. Den taaler meget daarlig fugtigt Veir efter at være høstet og maatte i Aar ofte henstaa i lang Tid i Hobene i gjennemblødt Tilstand. — Hveden faar for Landet i det Hele en langt mindre Betydning, da den kun optager et fem Gange mindre Areal end Rugen og kun i et mindre Antal Amter spiller en betydelig Rolle, medens dens Betydning for den største Del af Jylland er ringe. Udbyttet, med Undtagelse af Bornholm, har været over Middelhøst. — Byg. Byghøsten har været langt mindre god end ifjor, og lidt langt mindre end Rugen, selvfølgelig har den fineste Maltvare tabt i Regnperioden, særlig hvad Farven angaar, men noget vil der bødes herpaa ved at Kvaliteten af Bygget ogsaa i England er mindre god. Udbyttet har været over Middelhøst med Undtagelse af Bornholm, der har under Middelhøst; Odense, Hjørring og Ringkjøbing Amter Middelhøst. — Havren er den mindst gode af de 4 Hovedkornsorter; Resultatet bliver her lidt under Middelhøst for Landet i det Hele taget; kun nogle faa Amter naar over Middelhøst. — Blandsæden staar meget nær ved Bygafrøden med Hensyn til Udbyttets Størrelse. — Halmen har naturligvis for de fleste Kornsorters Vedkommende tabt endel i Næringsværdi under den hyppige Gjennemblødning og den lange Henstand i Hobene paa Marken. Tabet angives imidlertid meget forskjelligt, værst stillet er saaledes Kjøbenhavns Amt. Ved Nutidens store Kvæghold er ingen anden af de forskjellige Afgrøder saa værdifuld som Sommergræsningen, og det vil derfor bidrage meget til at hæve det samlede Aarsudbyttes Værdi, at Sommergræsningen i det Hele taget har været meget god; og saaledes maa betragtes for samtlige Amter over Middelhøst. — Udbyttet af Høghøsten har i Aar været langt mindre end ifjor, og Kvaliteten har lidt meget. For Agerhøets Vedkommende har Udbyttets Størrelse for Landet været lidt over Middelhøst, for Enghøets Vedkommende lidt under Middelhøst. — Ærter og anden Bælgsæd, Grøntfoder, Rodfrugter, Handelsplanter m. m. optage tilsammen omtrent kun 5 % af Landets dyrkede Areal. Disse Afgrøder faar derfor hver for sig en mindre Betydning ved en Oversigt over Landets Høst i det Hele, medens de selvfølgelig i de enkelte Egne kunne have stor Betydning. — Ærterne har i Aar kun givet et tarveligt Udbytte; de fleste Amter under Middelhøst, og kun et naar en Ubetydelighed over Middelhøst. — Derimod har Grøntfodermarkerne givet et meget godt Udbytte. Rodfrugterne tegnede tidligt til at give et godt Udbytte; men det fugtige og kjølige Veir i Sommer gav Anledning til Frygt for en mindre god Udvikling af denne Afgrøde; dette er imidlertid senere opveiet af det for Rodfrugterne og deres Optagning særdeles gunstige Eстераarsveir, og kan betragtes som over Middelhøst. — Sukkerroerne gav et stort Udbytte og et godt Sukkerindhold. — Kartofflerne var blandt Rodfrugterne den mindst lovende Afgrøde, mest paa Grund af den store Udbredelse af Kartoffelsygdommen, hvis Ødelæggelser begunstigedes stærkt af Veirforholdene i August, men senere dog hæmmedes ved det tørre Eстераarsveir. Betragtes de her sidst omtalte Afgrøder, Ærter, Grøntfoder og Rodfrugter under Et, vil man snarest finde et lidet Overskud over Middelhøst. Betragter man dernæst under Et de Afgrøder, hvis Udbytte er afgjørende for Landet i det Hele: de 4 Kornsorter, Sommergræsningen og Høavlen, vil man komme til det Resultat, at Høsten i 1891 staar meget nær ved et Middelaars. — Den paa Afgrøderne anrettede Skade er langt mindre, end man en Tid troede, fordi de værste Ødelæggelser kun omfattede mindre Dele af Landet og enkelte Afgrøder

mest Rug og Enghø, men Skaden ansees dog af Sagkyndige neppe at kunne anslaaes til mindre end ca. 20 Millioner Kroner, bortset fra den betydelige Fordyrelse i Høstarbeidet, som skyldes den langvarige og besværlige Høst.

Fiskeriet paa Vestkysten af Jylland har i Aaret 1891 ved Sammenligning med det forrige Aars Fiskeri givet et daarligt Udbytte. Ifjor var dette nemlig 127 219 Kr. 11 Øre, medens det i Aar kun andrager 67 918 Kr. 43 Øre, altsaa ikke mere end godt Halvdelen. Af Fisken er der afhændet her paa Egnen og til Indlandet samt medgaaet til eget Forbrug for ialt 27 516 Kr. 75 Øre.

Udførselen, der udelukkende er foregaaet til Tyskland, har andraget en samlet Værdi af 40 401 Kr. 68 Øre.

Fiskeriet er blevet drevet af 84 i Distriktet hjemmehørende Fartøier, men næsten hele det ovennævnte Udbytte falder paa de aabne Fiskerbaade, hvormed der fiskes, og hvoraf der paa Vestkysten alene findes 50 med en samlet Drægtighed af ca. 140 Tons. 34 af Fartøierne med en Drægtighed af ca. 550 Tons var Dæksfartøier, hvoraf den langt overveiende Del var søgaaende, og disse har fisket i Foraaret i Nordsøen, hovedsagelig fra Esbjerg, og i Sommeren og Efteraaret i Kattegat. I Modsætning til ifjor, da næsten alle Fiskerkutterne blev ude om Vinteren, er i denne Vinter de fleste blevne oplagte. Næsten alle de større Fiskerkuttere er nu blevne forsynede med Dampspil til Indhivning af Vaad, hvilket har været til stor Nytte og betalt sig godt.

Havfiskeriet har beskæftiget 440 Mand, hvoraf ca. 300 paa de aabne Baade fra Kysten, Resten paa Dæksfartøier.

Kornbørsen. Rubler og Korn var en lang Tid det stadige Emne paa Kjøbenhavns Børs. Kursens Svingninger paa de første, sattes stedse i Forbindelse med sidstes Misvæxt i Rusland og fremmede livlige Spekulationer paa begge Omraader, der stadig fik ny Næring ved Beretningerne fra nævnte Land. I Slutningen af Juli Maaned forelaa officiel Bekræftelse for at Nøden virkelig eksisterede, og Nogle begyndte underhaanden at spekulere i Rygterne om et kommende Udførselsforbud; dette kom den 11te August. Ruslands Forbud mod Udførsel af Rug, Rugmel og Rugklid, som skulde træde i Kraft den 27de August, bragte stor Bevægelse i Kornbørsen, og naar Kjøbenhavns Børs lod sig mere end almindelig paavirke deraf, saa var det en Følge af, at det i Øieblikket var svært at beregne Virkningen af denne Foranstaltning. Man kjendte nemlig endnu ikke det virkelige Udbytte af Ruslands Høst, og man saa med Mismod paa Landets egen Høst, som vedvarende Regn stillede i den sørgeligste Udsigt. En anden Side af Forbudet var den Virkning det maatte have paa den Del af den danske Skibsfart, som særlig var indrettet paa Østersøfarten. Kornexporten fra Rusland var en væsentlig Del af disse Skibes Last, og den betydelige Tonnage, som Ruslandsfragterne i foregaaende Aar holdt i Beskæftigelse, maatte nu kaste sig over andre Fragter og trykke Noteringen ned. Men der gaves ogsaa Skibe, der ikke egnede sig til Langfart, og de som nu engang var indrettede paa faste Østersø- og Sortehavsruiter, fik stærkest at føle Udførselsforbudet.

I Fragtmarkedet fremkaldte Forbudet en øieblikkelig Stigning i Fragterne paa Østersøen og Sortehavet, idet man nu trængte til Skibe for at udføre al den Rug man ophobede i de russiske Havne og som man maatte have udført inden den 27de August.

Paa Kornbørsen bragte Forbudet strax en ualmindelig Stigning i Rugpriserne, saa at de endog gik høiere end Hvedepriserne. Ved Aarets Begyndelse var Prisen paa Rug Kr. 5.70 à 6 pr. 100  $\mathcal{R}$ . Da Rygterne om Udførsels-

forbudet kom i Juli steg Prisen til Kr. 7.60 å 7.80, men fra 11te August gik den hver Dag i Veiret, saa at den allerede den 17de August kulminerede i Kr. 11<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Alt koncentrerede sig om at købe til Forraad Alt hvad man kunde erholde forinden 27de August. I de 16 Dage, der gik forud for Forbudets Ikrafttrædelse, antog Udførslen fra russiske Østersøhavne ganske enorme Dimensioner. I Løbet af 5 Uger indførtes til Kjøbenhavn henvend Halvdelen af det Kvantum Rug, som vi pleie at indføre i et helt Aar, nemlig:

Fra Libau 13 215 300  $\mathcal{R}$ , fra Riga 13 810 000  $\mathcal{R}$ , fra St. Petersborg 4 111 400  $\mathcal{R}$ , fra Sortehavet 7 527 000  $\mathcal{R}$ , total 38 663 700  $\mathcal{R}$ .

Efterhaanden som den købte Rug strømmede ind og viste at Kvaliteten i flere Retninger var ringe, for let og fugtig, og den danske Høst af Rug tegnede bedre end man havde ventet, faldt Kjøbelysten og Priserne, hvilket endnu mere blev Tilfældet siden den Iver som greb Kjøberne ogsaa fik Magt med de russiske Exportører, hvilke sendte store Rugladninger i Konsignation til Kjøbenhavn, for at spekulere i senere højere Priser. Af de storartede Spekulationer blev der imidlertid Ingenting, og Resultatet blev, at Retursendinger fandt Sted henimod Slutningen af Høsten.

Økonomisk Lovgivning. Den Meningsforskjel, der hidtil har hersket mellem Regjeringen og Folkethinget, eller som det i daglig Tale hedder: Høire og Venstre, og som førte til at Kongen, for at holde Statsmaskineriet i Gang og fremme Hovedstadens Befæstning, maatte udstede provisoriske Love, eftersom Venstre (Folkethinget) stedse nægtede deres Samtykke, synes endelig at ville ophøre, idet en Del af Venstre er slaaet ind paa Forhandlingspolitikken og dette har i senest afsluttede Rigsdags-samling affødt nogle Love af stor Interesse, nemlig: Alderdomsunderstøttelsesloven, der tilsigter at give den værdige Trængende en Forsørgelse i Alderdommen. I dette Øiemed yder Statskassen et Bidrag af indtil 2 Millioner Kroner aarlig (foreløbig i 4 Aar 1 Million), hvilket Bidrag fordeles mellem Kommunerne i Forhold til hvad hver enkelt af disse har anvendt, og ikke overstiger Halvdelen deraf; Nedsættelsen af Tolden paa Sukker og Petroleum, og for at Statskassen kan faa Erstatning for de Tab, som disse Love gjør i dens Indtægter, udstedtes samtidig Ølskatten, hvorefter der af alt Øl, som indeholder 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> % Alkohol og derover, skal svares en Afgift af 7 Kr. pr. Td. i de første 4 Aar, derefter 10 Kr. pr. Td. Paa den Maade antager man at opnaa en Indtægt af foreløbig 4 200 000 Kroner og om 4 Aar af 6 Millioner Kroner; samt sluttelig en Lov, for hvis Opnaaelse der er kjæmpet i flere Aar og som endelig nu er bleven til Virkelighed, nemlig:

Loven om Anlæg af en Frihavn ved Kjøbenhavn samt om Nedsættelsen af Havneafgiften til Kjøbenhavns Havn.

I Anledning af denne Lov skal jeg tillade mig at oplyse, at Oprindelsen til Planen om at etablere en Frihavn i Kjøbenhavn maa søges i den meget naturlige Frygt for at Kanalen gennem Holsten, som Tyskland med Kraft arbejder paa Fuldsførelsen af, skal drage Handelen fra Kjøbenhavn til de nordtyske Havne og neutralisere de Fordele, Kjøbenhavns geografiske Beliggenhed hidtil har forskaffet den. En let tilgængelig Frihavn ved Indgangen til Østersøen maa naturligvis forhøje Byens Vigtighed ved her at skabe en Stapelstad for Amerikas og Vesteuropas Produkter, hvorfra de skandinaviske Lande og Østersøhavnene kunde ventes at ville forsyne sig. Østersøens Kjøbmænd ville hurtig vide at drage sig til Nytte en Havn som Kjøbenhavns, en Havn, der midtvinters er forholdsvis fri for Is, og hvor Varerne



kan lagres for fremtidig Export uden Told, blot mod Betaling af en rimelig Pakhusleie. Det ventes ogsaa, at Kjøbenhavns Kjøbmænd vil købe rigeligt ind til Forarbeidning paa Stedet.

Der vil ogsaa ske Arrangementer, som muliggjør Laan og Forskud paa Varer, og ingen Anstrængelse vil blive sparet for at trække Skibe til Havnen, saa at der kan være Skibsrum til lave Fragter parat, naar der er Udsigt til fordelagtige Forretninger. Man tænker sig ogsaa Muligheden af, at transatlantiske Dampere kunne gjøre Kjøbenhavn til deres Endepunkt hellere end at foretage den farlige Reise ind i den lavvandede Østersø. Varernes videre Distribution til de baltiske Havne vilde da blive at foretage af Kjøbenhavns Kjøbmænd. — Den holstenske Kanal er beregnet at skulle være færdig i 1895, og det er derfor nødvendigt, at Frihavnen ved Kjøbenhavn i det mindste delvis bliver aabnet for Trafiken i Løbet af de næste tre—fire Aar. For Tiden driver man Arbeiderne ved Frihavnens Anlæg med en saa stor Kraft, at man haaber allerede at kunne tage den i Brug i Aaret 1893. — Den frie Havn vil komme til at ligge ved den venstre Side af Kjøbenhavns indre Red. Indgangen, som beskyttes ved Bølgebrydere og Moloer, vil blive 1 000 Meter (3 000 Fod) lang og 83 Meter (250 Fod) bred. Vandets Dybde vil blive 24 til 26 Fod (ca. 8 à 9 Meter), dog skal Havnen eventuelt uddybes i det største af de tre Bassiner eller Dokker, som den vil komme til at omfatte. Bassinerne vil blive omgivne af bekvemme Kaier, hvortil Adgangen lettes ved Dampfærger. Paa Grund af, at der ingen Ebbe og Flod er i Sundet, vil Vandets Dybde ikke variere mere end 2 Fod (62 Ctm). Frihavnens Vandareal vil blive omtrent 200 152 □ Meter, omgivet af henved 3 400 Meter Bolværker og Kaier, medens Jordarealet vil omfatte omtrent 331 829 □ Meter, men dette Areal kan om fornødent forøges betydeligt. Det hele Areal vil blive indhegnet og betragtet som hørende udenfor Danmarks Toldterritorium. Foretagendet er bleven lagt i Kjøbenhavns Havneraads Hænder, som arbejder sammen med et privat Selskab. Havneraadet har allerede udgivet 4½ Mill. Kroner til forskellige Arbejder, der agtes sat i Forbindelse med Frihavnen, men det menes, at en yderligere Udgift af 9 Millioner vil blive nødvendig. Samtidig forbereder det private Selskab sig paa en Udgift af 4 Mill. Kroner til Bygninger, Lagre, Maskiner og øvrige Udstyr til Havnen, og denne Sum er allerede stillet til Selskabets Disposition af forskellige kjøbenhavnske Banker. Saaledes kan den hele Sum ansættes til henved 18 000 000 Kroner, men fra visse Sider tvivles der paa, om denne Sum vil blive tilstrækkelig. — Skibe, der gaar ind i Frihavnen, er fritagne for Havneafgift og Skibsafgift; de ville blot have at betale en ringe Afgift for Brugen af Bolværker, Maskiner osv. Frihavnsterritoriet vil blive fritaget for al Beskatning, baade til Stat og Kommune. Varer eller Gods, som landsættes i Frihavnen, vil blive fritagen for Told; de kan forsendes ad Søveien enten i samme Stand, eller efter at have undergaaet Fabrikation, uden at betale nogen Told. Varer, der gaar fra Frihavnen til dansk Toldterritorium, betaler Told, som om de var indført fra et fremmed Land og vil desuden have at betale en pro-rata Skat, der svarer til den Havneafgift, der betales i Kjøbenhavns Havn af Skibe som de, hvorpaa Varerne er førte til Frihavnen. Pakhusafgift skal reguleres ved en af Regjeringen sanktioneret Tarif, og Oplagsbeviser vil blive udstedte for oplagrede Varer, saaledes at deres Salg og Pantsætning derved kan lettes. Pakhusafgift, Bolværkspenge, Betaling for Belysning og Dampkraft vil blive fastsat efter en Rate, som er under den i Hamborg og Bremen gjældende. Et Depot af Kul vil altid blive holdt vedlige og Forsyning

derfra vil udleveres til laveste Priser. Havnebassinerne ville være aabne Dag og Nat. Banklættelser loves af de Finanshuse, som er forbundne med Foretagendet. — Store Terræner i Nærheden af Bolværkerne ville blive at erholde for en moderat Leieafgift ved Kontrakter, der afsluttes for indtil 80 Aar. Paa disse Terræner kan oprettes Fabrikker og andre industrielle Etablissementer, medens elektrisk Lys, Telefonforbindelse og Drivkraft vil ydes for en ubetydelig Afgift. Byggemateriel til Opførelsen af saadanne Etablissementer og det Maskineri, der er nødvendigt til disses Opførelse, kan indføres toldfrit. Ifølge de danske Love ksn ingen Indkomst eller anden personlig Skat afkræves af fremmede Firmaer eller Selskaber, der drive Forretning i Frihavnen, men boer i andre Lande. Indenfor Frihavens Enemærker kan enhver Slags industriel Bedrift drives med Undertagelse af de Industrier som tilsigte at fabrikere Varer, der selv ere fritagne for Told, men hvis Raamateriale er belagt med Told eller ogsaa Industrier, paa hvis Raamateriale der er større Told end paa det færdige Produkt. Dette sigter særlig til Maragarinfabrikationen, Trykning- og Bogbindings-Industrierne. Det maa bemærkes, at da Frihavnen ligger lige i Nærheden af en Hovedstad med 400 000 Indbyggere, vil Arbeide være at faa til lavere Løn end i flere andre Steder. Det vilde være voveligt at udtale nogen Mening om, hvorvidt Stifterne og Lederne af dette Foretagende ville se deres Forhaabninger gaa i Opfyldelse. Meget afhænger uden Tvivl af de Fordele, den holstenske Kanal byder. Hvis det er sandt at Trafikvæsenet af denne Kanal, der er bygget for militære Formaal og uden Hensyn til Bekostningerne, skal betinge en Afgift af de Skibe, der passerer den, i Forhold til Anlægssummens Størrelse, da kan der ingen Tvivl være om at Skibene ville finde det fordelagtigere at gaa rundt om Skagen ind i Østersøen. Hvis derimod Kanalafgiften i Holsten bliver ringe, kan det være at Frihavens Mænd have gjort feil Regning. Foretagendet er sikkert ikke af ringe Dimensioner, men alligevel vil det — hvis Heldet følger — efter Manges Mening vise sig, at det er udført efter en for ringe Maalestok. Der kan ikke være Tvivl om at Frihavnen vil bidrage til Udvidelse af Kjøbenhavns Handel.

Frugtmarkedet. Efter en temmelig haard Vinter, der holdt de fleste danske Havne lukkede til medio Februar, saa Dampskibene sig ved den Tid istand til at forcere Isen og Exportrn af Kornvarer begyndte, dog ikke i stort Omfang. Det var navnlig Hvede der gik til Belgien og Nordfrankrige, hvorfor der betaltes i Fragt ca. 2 sh. pr. Quarter, og Byg til Storbritanien, der dog mest gik ud med de faste Rutebaade til Fragt af  $\frac{1}{3}$  à  $\frac{1}{6}$  d pr. 448 lbs. til Storbritannien. Hen i Marts Maaned begyndte Seilskibe Seilladsen og de obtinerede omtrent 3 d lavere Fragt end Dampskibene. Da Danmark havde haft en rig Høst af Hø og Straa i 1890, var Importen af Foderstoffer ikke saa stor som Aaret forud, men der sluttedes dog Fragter med en Del Skibe fra Belgien og Nordfrankrig hertil med Klid og Oliekager til Fragt af ca. 10 fr. pr. Ton Oliekager og fr. 14 à 15 pr. Ton Klid. Forsommeren var temmelig forretningsløs, men længere hen paa Sommeren, da det viste sig at Høsten i en stor Del af Tyskland, Frankrig og Belgien vilde slaa feil, steg Priserne paa Kornvarer enormt og uagtet Danmark havde Udsigt til en fortrinlig Høst, importeredes her dog efter en stor Maalestok fra Rusland baade Rug og Foderstoffer, og Fragterne steg til Rmk. 16 à 18 pr. 4 000  $\text{R}$  Rug.

Senere paa Sommeren da det rygtedes at store Strækninger af Rusland ligeledes vilde blive hjem søgt af Misvæxt, navnlig paa Grund af Tørke, tiltog

Importen paany, og efterhaanden som den russiske Regjering udstedte Forbud mod Udførsel af de forskjellige Kornsorter, dannede der sig korte Fragt-konjunkturer i hvilke der betaltes op til Rmk. 22 à 24 pr. 4 000  $\text{R}$  Rug hertil.

Da Rusland standsede Exporten trak Danmark Kornvarer til sig efter en stor Maalestok fra Nord-Amerika og der betaltes i Fragt pr. Dampskib op til 5 sh. pr. Quarter. Danmark havde i 1891 en god Høst, men saa sig dog ikke istand til som tidligere, at exportere Byg i Partier af nogen Betydning til Storbritannien.

Farten til Danmark med Trælast var ikke særdeles livlig og det var kun lave Fragter der betaltes. Fra Sydbotten til gode danske Havne sluttedes til Rmk. 22 à 25 pr. Stand under hele Aaret, men allerede i September kneb det med at finde Befragtere og Skibene maatte lægge tidligt op.

Smørmarkedet i 1891. Det forløbne Aar bragte noget høiere Priser end i 1890 og ligesom dette Aar var det atter de 3 sidste Maaneder, hvori Prisen var høiest, men medens det i 1890 var Tilfældet i November, var det i 1891 December, som udmærkede sig ved den høieste Pris, og hele Maaneden igjennem holdt den forholdsvis høie Notering af 114 Kr. sig, hvilken maanedlig Gjennemsnitsnotering ikke er naaet siden 1885, den Gang i Januar og Oktober. Aaret begyndte med en høieste Notering af 104, som holdt sig til sidste Uge i Januar, da den gik ned til 96, hvorpaa den stod til 3die Uge i Februar, da den begyndte at stige og successivt i Løbet af Februar og Marts steg til 106, som blev den høieste Notering i Aarets første Halvdel, Sidste Uge i Marts faldt Prisen til Kr. 100 og dalede i Løbet af April til 82 samt yderligere i Løbet af Mai til Kr. 77. I første Halvdel af Juni gik Prisen atter op i Kr. 80, men dalede atter i sidste Halvdel til 76, steg derpaa i Juli til 88, men faldt i Slutningen af Maaneden til 84. I Løbet af August steg Noteringen til Kr. 90, fortsatte i September Stigningen til 97 og i Oktober til Kr. 111. I Begyndelsen af November gik Prisen tilbags til Kr. 108, hævede sig i Slutninger af Maane-

---

Oversigt over Danmarks Export af Smør i Aarene fra 1881—1891.

Aar.	Total Udførsel af Smør. $\text{R}$	Heraf	
		Udførsel af indenlandsk Smør. $\text{R}$	Gjenudførsel af indført fremmed Smør.
1881 . . . . .	24 555 104	23 995 104	560 000
1882 . . . . .	28 614 208	27 945 344	668 864
1883 . . . . .	34 430 592	33 877 312	553 280
1884 . . . . .	33 145 280	33 143 872	1 408
1885 . . . . .	35 553 952	35 027 104	526 848
1886 . . . . .	40 366 691	39 795 416	571 275
1887 . . . . .	48 211 437	47 113 771	1 097 666
1888 . . . . .	60 311 879	58 184 872	2 127 007
1889 . . . . .	68 818 549	67 169 086	1 649 463
1880 . . . . .	89 242 745	85 027 897	4 214 848
1882 . . . . .	91 455 262	87 000 000	4 400 000

den til 110 og i første Uge af December til Kr. 114, hvorpaa den blev staaende Aaret ud. Afsætningen for sekunda Herregaardssmør og Mellemvarer var foruden til Export for en stor Del til Pladsforbruget og bestod saavel af danske som svenske, finske og russiske Meierivarer. Tilførslen af dansk Bøndersmør var som i de nærmest foregaaende Aar yderst ringe og erstattedes væsentlig af finsk, russisk, galizisk og amerikansk Bøndersmør, hvorfor Priserne bevægede sig imellem ca. 56 og ca. 80 Øre pr.  $\mathcal{R}$ .

Oversigt over hvorledes Kurserne have stillet sig i Aaret 1891 paa svenske og norske Værdipapirer, som ere optagne til Notering paa den herværende Børs.

5 % Göteborg Kom. Obl. af 1869 103 $\frac{1}{2}$ —107, 5 % do. 1873 102 $\frac{1}{4}$ —109, 3 $\frac{1}{2}$  % Stockholm Kom. Obl. af 1887 92—94, 4 % do. 1880 97—99 $\frac{1}{4}$ , 5 % do. 1869 104—107. 3 $\frac{1}{2}$  % Hypth. Obl. 1886 90—94, 4 $\frac{1}{2}$  % do. 102 $\frac{1}{2}$ —104 $\frac{1}{2}$ , 4 % Skånske do. 98—102 $\frac{1}{2}$ , 4 % Norske 1884 à 85 100, 5 % Skånske Superfosfat Aktiebologs Obligationer 98—100.

Omsætningen har i Aaret 1891 været yderst ringe, idet den har indskrænket sig til faa Partier, medens der i de øvrige svenske og norske Værdiparer, hvorpaa ingen Kurs noteres paa herværende Børs, saa at sige næsten ingen Forretning er gjort.

Fra Island. Aaret 1891 har for den islandske Forretning bragt mange Skuffelser og destoværre ogsaa store Tab. For Afsætningen af Klipfisk og Tran vare Udsigterne ved Aarets Begyndelse temmelig lovende; men efterhaanden som vi rykkede frem paa Aaret, svigtede Haabet, idet Priserne paa Tran gik stærkt tilbage, og det samme gjaldt for Klipfisken, hvis Kvalitet i Aar viste sig daarlig og uholdbar og hvorved Afsætningen yderligere vanskeliggjordes til rentable Priser.

I hvorvel man ikke havde stor Tillid til Priserne paa Uld, blev Afsætningen af denne Artikel dog langt vanskeligere end forventet, og Realisationen bragte efter de høie Indkjøbspriser paa Island, store Tab.

Maar hertil kommer det mislykkede Torskefiskeri i Faxebugten paa Island, maa dette for Sønderlandets Vedkommende betragtes som et mislykket Fiskeri, hvad ogsaa gjælder for Baadefiskeriet paa Vesterlandet, medens Dæks- og større Fiskefartøier der havde god Fangst, hvad der hjalp til et større Exportkvantum.

Torskefiskeriet paa Nordlandet af Island var ringe, medens flere østerlandske Havne havde et godt Fiskeri.

Man vil heraf se, at der kun med Beklagelse kan sees tilbage paa det forløbne Aar for Islands Vedkommende.

Under Aaret 1891 hidførtes: Klipfisk 5 765 000  $\mathcal{R}$ , Beholdning ca. 600 000  $\mathcal{R}$ , Platfisk 132 000  $\mathcal{R}$ , do. ca. 6 000  $\mathcal{R}$ , Uld 1 190 000  $\mathcal{R}$  do. ca. 219 000, Talg 63 600  $\mathcal{R}$ , do. ca. 22 000  $\mathcal{R}$ , Tran 8 600 Td., do. ca. 1 900 Td., Salt Lammekjød 3 200 Td., do. ca. 1 100 Td., Saltede Faareskind 11 900 Bdtr., Rensede Edderdun 8 300  $\mathcal{R}$ , do. ca. 1 350  $\mathcal{R}$ .

Af Lov for 1891 vedrørende Handel Skibsfart i Island have følgende 3 opnaaet Kongl. Stadfæstelse og Bekjendtgjørelse der: 1) Af 13de Marts. Lov om Udvisning af Byggegrunde i Kjøbstæder og paa autoriserede Handelsstæder. 2) Af 18de Septbr. Lov indeholdende Tillæg til Lov af 14de Januar 1876 om Tilsyn med Udvandreres Befordring. 3) Af 4de Novbr. Nærmere Bestemmelser angaaende Styrmandsexamens Afholdelse ved Navigationsskolen i Reykjavik.

Betræffende Græsvænten og deraf følgende gode Kreaturhold har det været et godt Aar for Indbyggerne, som ogsaa viste sig i Efteraaret ved

at Udførselen af levende Beder til England, var langt mindre end foregaaende Aar, da Prisen stillede sig omtrent henved  $\frac{1}{3}$  Del lavere.

Sundhedstilstanden har været meget god hele Landet over.

Generalkonsulatets Kontor er i Lille Strandstræde No. 24, 1ste Sal, og er aabent hver Søndag fra Kl. 10 Fm. til 3 Efterm.

**A. R. Landstrøm,**  
t. f. Generalkonsul

## Leith.

*Skibsfarten 1891.*

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragt.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.					
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Seil-Skibe.	Dampskibe.
<b>I. Ankomne.</b>											£	£
Fra Norge til Hovedstationen . .	56	8 626	20	10 165	5	1 864	4	3 021	85	23 676	3 459	3 453
„ Norge til Vicekonsulsstationerne .	334	55 225	112	58 231	65	9 316	33	15 485	544	138 257	21 998	8 123
„ andre Lande til Hovedstationen .	74	23 324	11	5 532	9	5 086	4	2 678	98	36 620	19 553	4 667
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . .	367	156 650	88	37 239	299	75 807	186	76 558	940	346 254	157 602	21 714
Ialt	831	243 825	231	111 167	378	92 073	227	97 742	1667	544 807	202 612	37 957
<b>II. Afgaaede.</b>												
Til Norge fra Hovedstationen . .	54	10 702	11	5 978	3	1 311	-	-	68	17 991	3 385	860
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne .	482	98 485	182	87 240	63	18 082	6	1 919	733	205 726	90 614	27 020
„ andre Lande fra Hovedstationen .	39	16 266	13	7 452	46	9 261	15	7 285	114	40 264	14 115	1 940
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . . .	297	118 036	156	70 170	230	74 020	82	33 218	765	295 444	90 408	36 662
Ialt	872	243 489	362	170 840	342	102 674	103	42 422	1679	559 425	198 522	66 482

Af svenske Skibe ankom 418, dr. 163 525 Tons, hvoraf Dampskibe 182, dr. 103 464 Tons. Samlet Bruttofragt £ 50 679.

## Aarsberetning modtaget 8de April 1892.

Følgende Ziffre udvise Omfanget af Norges Skibsfart paa Skotland og tilliggende Øer i Aaret 1891 sammenholdt med Aaret 1890.

	1890.		1891.		Forøgelse		Formindsk.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne Fartøier:								
Med Ladning . . .	1 136	355 858	1 062	354 992	„	—	74	866
I Ballast . . .	653	185 486	605	189 815	„	4 329	48	„
Tilsammen	1 789	541 344	1 667	544 807	„	3 463	122	„
Afgaaede Fartøier:								
Med Ladning . . .	1 314	408 273	1 234	414 829	„	6 056	80	„
I Ballast . . .	483	138 248	445	145 096	„	6 848	38	„
Tilsammen	1 797	546 521	1 679	559 425	„	12 904	118	„
Skibsfartens hele Omfang . . .	3 586	1 087 865	3 346	1 104 232	„	16 367	240	„
Bruttofragter:								
Med ankomne Fartøier	£ 277 808		£ 253 510				£ 24 298	
„ afgaaede do.	£ 280 874		£ 270 702				£ 10 172	
Tilsammen	£ 548 682		£ 524 212				£ 34 470	

Heraf fremgaar, at den norske Skibsfarts bele Omfang paa dette Distrikt er i Antal Fartøier aftaget med 240, men i Drægtighed tiltaget med 16 367 Tons, og fortsættes saaledes fremdeles den nu i længere Tid herskende Tendens inden Skibsfartsvirksomheden at stedse erhverve Fartøier af større og større Drægtighed. Totalbeløbet af de optjente Bruttofragter er formindsket med £ 34 470 eller omtrent 6.2 %, en Nedgang, der ikke udelukkende skriver sig fra lavere Fragtsatser, men ogsaa fra det Faktum, at den ovennævnte Forøgelse i Tondrægtigheden for to trediedele falde paa ballastede Fartøier. Forøgelsen i Drægtigheden af den norske Skibsfart paa dette Distrikt falde næsten udelukkende paa Dampskibene.

Inden Distriktet indkjøbtes for norsk Regning

7 Dampskibe drægtig	4 925	Register	Tons
14 Seilskibe	—	15 470	—

tilsammen 21 Fartøier — 20 395 — —

For svensk Regning indkjøbtes 1 Seilskib drægtig 539 Register Tons.

To norske Dampskibe tilsammen drægtig 482 R. T. blev solgte.

De af norske og svenske Fartøier erlagte Konsulatafgifter udgjorde: Tilssmmen af norske £ 1 782. 0. 7, svenske £ 470. 3. 11. ialt £ 2 252. 4. 6. Hvoraf tilfalder Konsulat-kassen resp. £ 986. 5. 0. og £ 254. 14. 10, ialt £ 1 240. 19. 10, imod i 1890 £ 1 103. 4. 3, 1889 £ 1 176. 19. ½, altsaa en Forøgelse i 1891 af £ 137. 15. 7 i Forhold til 1890 (omtrent 11¼ %).

Antallet af skibbrudne og nødlidende Sømænd, der modtog Understøttelse af Konsulatet udgjorde:

Norske	Svenske	Udlændinge	Tilsammen
217	32	3	252.

Antallet af Paa- og Afmønstringer udgjorde: Paamønstrede 560, afmøn-  
strede 898, Fra norske Fartøier rømte 48 Mand.

Følgende Tabel udviser Kvantiteten og Værdien af de vigtigste fra Norge  
til Skotland indførte Vareartikler under Aarene 1890 og 1891.

Slags.	1891.		1890.	
	Mængde.	Værdi.	Mængde.	Værdi.
<b>Trælast.</b>				
Huggen . . . .	71 849 Loads	£ 80 324	73 282 Loads	£ 83 252
Saget . . . . .	40 150 —	- 65 078	46 692 —	- 82 741
Stav . . . . .	8 232 —	- 21 243	7 567 —	- 21 849
<b>Papir.</b>				
Trykpapir . . . .	—	—	44 cwts.	- 50
Forskjellig Slags .	20 540 cwts.	- 14 689	10 718 —	- 7 934
Millboard . . . .	3 064 —	- 975	1 142 —	- 806
Træmasse . . . .	20 470 Tons	- 77 802	21 184 Tons	- 73 044
Filler . . . . .	9 —	- 389	152 —	- 1 523
<b>Korn.</b>				
Byg . . . . .	—	—	5 cwts.	- 4
Havre . . . . .	1 576 cwts.	- 473	10 —	- 3
Ærter . . . . .	—	—	3 —	- 1
Bønner . . . . .	4 —	- 2	—	—
Jern . . . . .	2 761 —	- 2 614	333 —	- 3 080
Tilsammen . . . .		£ 263 589	£ 274 287	

Heraf fremgaar at Værdien af de opregnede Varer, der ere blevne ud-  
førte fra Norge til Skotland, er aftaget med £ 10 698, hvilken Formind-  
skelse udelukkende falder paa saget Virke.

Fragtmarkedet. For Rederierne og andre i Skibsfarten direkte  
interesserede stiller ikke Aaret 1891 sig som noget gunstigt Aar. Vistnok  
tør det antages, at de obtinerede Rater ikke har medført direkte Tab, men  
Fortjenesten maa for de fleste forskellige Slags Fartøier have været i væsent-  
lig Grad ringere end i Aarene 1890 og 1889. Udsigterne for den nærmest  
kommende Fremtid ere ogsaa temmelig mørke, specielt for Farten i Hjemme-  
farvandene; imidlertid er der Grund til at haabe paa et Opsving i Fragtkon-  
junkturerne paa de sydamerikanske Republikker Brasilien, Argentina og Chili,  
naar mere ordnede Forholde ere blevne reetablerede.

Fra Firth of Forth vare Kulfrakterne til Kronstadt 4 sh. 1½ d—5 sh.  
6 d, Aarhus 4½ sh.—5 sh. 6 d, Kjøbenhavn 4 sh. 6 d—5 sh. 10½ d,  
god dansk Havn 5 sh. 3 d—6 sh. 4½ d, Kiel & Flensburg 4 sh. 6 d—5 sh.  
10½ d, Swinemünde 4 sh. 3 d—5 sh. 6 d, Pillau 3 sh. 9 d—3 sh. 10½ d,  
Libau 3 sh. 9 d—6 sh. 4½ d, Riga 4 sh.—4 sh. 6 d, Stockholm 4 sh. 3 d  
til 5 sh. 6 d, Helsingborg & Malmø 4 sh. 6 d—5 sh. 10½ d, Kristiania  
4 sh. 3 d—5 sh. 1½ d, Hamburg 4 sh. 9 d—5 sh. 6 d, Calais 4 sh. 6 d  
til 5 sh. 9 d, Rouen 5 sh. 7½ d—6 sh. 6 d, St. Valery 5 sh. 9 d—6 sh.  
3 d, Genua 6 sh.—9 sh., Livorno 6 sh. 3 d—6 sh. 10½ d, Alexandria 5 sh.  
10½ d—8 sh. 10½ d, Odessa 8 sh. 3 d—10 sh., Venedig 7 sh. 1½ d—  
9 sh. 9 d.

Til Firth of Forth betales: fra Kronstadt pr. Std. 18 sh. 6 d—23 sh.,  
Riga pr. Load 7 sh.—7 sh. 3 d, Nedre Botten pr. Std. 5 sh. 4½ d—  
6 sh. 3 d, Bilbao pr. Ton 5 sh. 4½ d—6 sh. 3 d.

Til og fra Clydefjorden stillede Fragtmarkedet sig paa faa Undtagelser nær meget ugunstigt med smaa Fragter saavel for Damp- som Seilskibe. Dampskibene erholdt ved Aarets Begyndelse til Middelhavshavnene:

Genua 7 sh. 6 d pr. Ton Kul, Savona 7 sh. 9 d pr. do. do., Livorno 7 sh. 9 d pr. do. do., Alexandria 7 sh. pr. do. do., Venedig 9 sh. pr. do. do., Neapel 7 sh. 9 d pr. do. do., Odessa 7 sh. pr. do. do., hvilke Satsler henimod Sommeren deklinerede 1 sh. indtil Aarets Slutning, da de ovennævnte Fragter atter opnaaedes.

Til Kjøbenhavn betaltes 1ste Kvartal 5 sh. 9 d, 2det & 3die Kvartal 5 sh. 3 d, 4de Kvartal 6 sh., Kronstadt resp. 5 sh. 3 d, 4 sh. 9 d & 4 sh. 7½ d, 4 sh. 9 d, Stockholm 5 sh., 5 sh., 5 sh., Danzig 4 sh. 6 d, 4 sh. 6 d, 4 sh. 6 d, Christiania 5 sh., 5 sh., 5 sh.

Seilskibene obtinerede: Til Demerara for Kul pr. Ton 1ste Kvartal 11 sh., 2det & 3die Kvartal 12 sh. 9 d, 4de Kvartal 10 sh., Barbados resp. 10 sh. 6 d, 10 sh., 9 sh. 6 d, Martinique 9 sh. 9 d, 9 sh., 8 sh. 6 d, Berbice 15 sh., 13 sh. 6 d, 12 sh., Rio Janeiro 18 sh. 6 d, 18 sh. & 18 sh. 9 d, 17 sh. 6 d—20 sh., Montevideo 18 sh., 16 sh., 14 sh., Buenos Ayres 19 sh. 6 d, 19 sh. 3 d, 19 sh. 6 d, Cape Town 18 sh., 17 sh., 15 sh., Mauritius 18 sh. 3 d, 17 sh., 15 sh. 6 d, San Francisco 17 sh. 6 d, 16 sh., 12 sh. 6 d, Rangoon 8 sh. 6 d, 7 sh. 6 d, Kvebek 4 sh. 6 d, 4 sh., 3 sh. og til Clyden erholdt Seilskibene: Fra Kvebek pr. Load Tømmer 17 sh. til 20 sh., pr. Std. Planker 40 sh. à 42 sh. 6 d til 65 sh.

Fra de nedre Canada-Havne aabnedes Sæsonen med 40 sh. à 45 sh. pr. Stdr. Planker og steg henimod Sæsonens Slutning til 50 sh. à 52 sh. 6 d. Pitchpinefragterne varierede meget lidet, og medens kun faa Fartøier opnaaede over 100 sh. pr. Stdr., bleve de fleste Fragter sluttet for 95 sh. à 97 sh. 6 d direkte til Greenock.

De tidligere etablerede regulære Dampskibslinier: Ugentlig norsk Dampskib, Christiania til Grangemouth med Last og Passagerer, fjortendaglig norsk Dampskib, Trondhjem og Firthfjorden med Last, ugentlig svensk Dampskib Gøteborg til Granton med Last og Passagerer, ugentlig svensk Dampskib Gøteborg til Glasgow med Last og Passagerer, have alle i det forgangne Aar vedligeholdt sin regulære Trafik.

Af Retssager af Interesse for Skibsfarten hidsættes: Sag angaaende Levering og Stabling af en Ladning Tømmer.

W. Todd Moffat, Dampskibsreder i Aberdeen, sagsøgte Trælastfirmaet Fleming & Barrie, Dundee, til Betaling af £ 13. 12 sh. 6 d, et Udlæg han havde havt ved at bringe en Ladning Planker, — indtagne i Narva for Indstævntes Regning — fra Skibets Side og stable dem. Spørgsmaalet var, hvem der ifølge Coutume i Dundee skulde betale disse Omkostninger, enten Skibet eller Lastemodtageren.

Dommen lød: Af Befragtningskontrakten fremgaar det, saaledes som er nedtegnet i Certepartiet, at Leveringen af de omhandlede Planker skulde foregaa langs Skibssiden uden Ansvar eller Omkostninger for Skibet, og videre, at Kontrakten skulde gjælde i Overensstemmelse med hvad der var Skik og Brug baade i Narva og Dundee. Endvidere fremgaar det, at Lastemodtageren ikke ordentlig modtog Lasten fra Skibet, og at Skibet, for at faa Plads til at fortsætte Udlosningen, maatte flytte og opstable Plankerne eller en Del deraf, hvilket paaførte Skibet en Udgift af £ 13. 12 sh. 6 d. Retten finder, at Fartøiet ikke var forpligtet til at bekoste eller have Besvær med at flytte bort eller stable Plankerne eller til at gjøre mere end at lægge dem langs Siden paa Kaien, hvorsomhelst de kunde ligge bekvemt, dog saaledes, at de



ogsaa kunde tages bort igjen med Lethed. Der eksisterer ikke nogen modsat Sædvane i Dundee og selv om saa var Tilfældet, vilde det ikke være tilstrækkeligt til at forandre en Kontrakt, der alene gaar ud paa Levering langs Skibssiden og Flytning uden Omkostninger for Skibet. Retten formener derfor, at Sagsøgeren er berettiget til et Beløb af £ 8. 3 sh. 6 d, hvorhos Indstævnte paalægges Omkostningerne.

Dommeren udtalte endvidere: Min Opfatning er, at Levering af Planker langs Skibssiden skulde foregaa paa en Maade, der medførte det mindst mulige Arbeide, Besvær og Udgift for begge Parter. Hvorledes dette kan udføres ved jeg ikke, men jeg er vis paa, at ingen Vanskelighed opstaar, naar Parterne handle i god Forstaaelse med hinanden. Skibet skal losse Lasten paa Kaien eller andet Sted lige beleiligt for begge Parter, saa at Ladningsmodtageren kan modtage Leveringen. Ladningsmodtageren kan ikke antages at skulle stadig vente paa hver Planke eller Kolly, medmindre Leveringen af hans Gods foregaa paa en nogenlunde kontinuerlig Maade. Hvis Skibet ikke kan levere Lasten uden Ophold, maa det udlosse paa Kaien saa meget, at det kan være Umagen værdt at tage det bort. Men jeg tror ikke, at Skibet er pligtig til paa egen Bekostning at stable Tons paa Tons af Gods paa Kaien, saaledes at det ligger der og optager Rummet langs Kaien i Dage og Uger, indtil det konvenerer den anden Part at tage imod det. Stabling paa Land og det at lægge Tømmeret i Flaader i Vandet er efter min Mening noget mere end og en Videregaaen end at levere langs Skibssiden, og for dette forøgede Arbeide, hvad det end kan være, er Lastemodtageren pligtig at betale, naar han ved sin Ligegyldighed eller Forsømmelighed foraarsager samme.

Jeg er ikke ganske sikker paa, om Sortering af Trællast bør betales udelukkende af Lastemodtageren, medmindre den hele Ladning er bestemt til ham. I Tilfælde den hele Ladning ikke er til en enkelt Person, er det baade i Skibets og Lastemodtagerens Interesse, at Lasten bliver sorteret, for at hver Lastemodtager kan faa sin Last. Hvis Skibet ikke sorterer Lasten, indser jeg ikke, hvorledes det kan siges, at ordentlig Levering er foretaget, det vil sige til den Person, der er berettiget til at modtage Lasten. Jeg tvivler paa, at det i Lovens Øine kan ansees for ordentlig Levering, naar Varen er kastet ned paa en Kai eller en Jernbanepattform, hvor det kan tages af hvemsomhelst, der finder for godt. Rimelige Forholdsregler skulde blive iagttagne for at enhver af de virkelige Ladningseiere kunde faa sit og at Kjøreren kan finde Godset, og naar der er Tale om Planker, er jeg tilbøielig til at tro, at Sortering er en rimelig Del af Leveringen, nødvendig for at sikre begge Parter Interesser, og for hvilket jeg saaledes mener at begge Parter bør betale forholdsvis efter enhvers Besvær med Leveringen af Lasten, det vil sige, Skibet bør betale, hvad det koster at faa levere Varen langs Skibet eller paa den afalte Plads, og Ladningsmodtageren skulde ordentlig modtage Lasten og uden Ophold føre sin Vare til sit Oplagssted.

Det paasøgte Beløb er bestemt efter 1 sh. 8 d pr. Standard; en Standard er 65 Kubikfod. Den, der udførte Arbeidet med Losningen og Stablingen, paatog sig, saaledes som jeg forstod hans Vidneprov, at losse og stable paa Kaien for 3 sh. pr. Standard, og Sagsøgeren søger saaledes godtgjort blot Halvparten af Udgifterne ved Leveringen; men jeg tror dette er altfor høit beregnet. Jeg skulde være tilbøielig til at antage, at 1 sh. 4 d af Omkostningerne burde falde Ladningseieren tillast, men da der ikke er tilstrækkeligt fyldestgjørende Bevis hverken for eller imod den paastævnte Sum, vil jeg tilstaa 1 sh. pr. Standard, fordi jeg finder det umuligt, at mere end  $\frac{1}{3}$  Del

af Udgifterne ved Leveringen og Stablingen kan være forarsaget ved Sagvolderens Efterladenhed i at modtage Lasten eller fortsatte Vægring ved at modtage Leveringen i den Hensigt at foranledige et Søgemaal desangaaende.

Mulkt for at føre for megen Dækslast. Board of Trade indstævnte en norsk Skibsfører for Edinburgh Sheriff Court for paa Reise fra Memel til Granton at have ført 236 Kubikfod Egestav paa Dækket, hvilket var mere end det tilladte Kvantum, Skipperen indrømmede Faktum og vedtog en Mulkt af £ 3 inklusive Omkostninger.

Trælast. Aaret 1891 antages at have givet et hedre Resultat for Trælasthandelens Vedkommende end Aaret 1890, omend vistnok sammes Omfang har i noget Mon været mindre. Konsumtionen, der er den bedste Grade-maal for Forretningernes Udstrækning, har været ikke ubetydelig større, og Aaret sluttede med formindskede Oplag og bedre Priser. Der var ingen Stigning i Priserne i Begyndelsen af Aaret, samtidigt som der var ret god Efterspørgsel; men da senerehen Trælastfragterne gik op, Skibsbygningsvirksomheden blev livligere og der indtraadte en Forøgelse af Forbruget og som Følge deraf Forminskelse af Oplagene, steg Priserne efterhaanden, og for de fleste Slags Vedkommende var der en bestemt Bedring i Konjunkturerne.

For ordinary mixed Ladninger Pitprops fra Norge obtineredes pr. 100 løbende Fod cif:

	for 2½"	3"	3½"	4"	4½"	5"	5½"	6"
i Februar	1 s. 5 d,	2 s. 8 d,	3 s. 3 d,	4 s.	4 s. 3 d,	5 s.	6 s.	7 s.
i April	1 s. 6 d,	2 s. 9 d,	3 s. 4 d,	4 s.	4 s. 6 d,	5 s. 3 d,	6 s. 3 d,	7 s. 3 d.
i Juli	1 s. 9 d,	3 s.	3 s. 9 d,	4 s. 6 d,	4 s. 9 d,	5 s. 6 d,	6 s. 6 d,	7 s. 6 d.
i Oktober								
og Novbr.	1 s. 6 d,	2 s. 8 d,	3 s. 4 d,	4 s. 3 d,	4 s. 6 d,	5 s.	6 s.	7 s.

For svenske Ladninger, der var bedre sorterede, betaltes 2 til 3 Pence mere.

Norske Battens betaltes med £ 5. 5 sh. pr. Std. i April og Mai Maaned, hvilken Pris senerehen steg til £ 5. 10 sh., og svensk Battens opnaaede £ 5. 10 sh. til £ 5. 15 sh. pr. Std.

Svenske Planker (Redwood) betaltes med £ 8. 15 sh. pr. Std. cif.

I Begyndelsen af dette Aar aabnedes Trælastmarkedet med lidt højere Priser end forrige Aar baade for hugget og saget Gods; for hugget Last formentlig af den Grund, at endel norske Exportører holdt tilbage sine Oplag for derved at forsøge at fremtvinge højere Priser, og for saget Last antagelig fordi der af denne Artikel vil fra Rusland blive exporteret forholdsvis langt ringere Mængde end Aaret før. I ethvert Fald er Efterspørgselen ikke større end forrige Aar.

Skotske kommercielle og industrielle Forhold. Aaret 1891 frembyder ingen særdeles Mærkeligheder paa Handelens og Industriens Omraade. De under Aaret før stedfindende vanskelige Arbejdsforholde ledsaget af Streiker i videre Udstrækning end nogensinde tilforn, fortsattes kun i meget ringe Maalestok end i heromhandlede Aarsperiodes Begyndelse. Paa den anden Side har Følgerne af disse Forhold vist sig i størst mulige Omfang.

Handelsomsætningens Volum og Industrivirksomhedens Udstrækning har vistnok ikke vist nogen Aftagen eller Tilbagegang, men Kapitalens og Arbejdsherrernes Fortjeneste har undergaaet en ganske følelig Reduktion formedelst de højere Lønninger og andre Begunstigelser, som Arbejderne have tilvunnet sig.

Med Hensyn til Udsigterne for Aaret 1892 er det vistnok at haabe, at Resultaterne vil vise sig heldigere end de nuværende Konjunkturer give Løfte om. De fleste Industrigrene synes imidlertid at have Bestillinger tilstrækkelige til Sysselsættelse for Aarets første Kvartal. Skibsbyggerierne ved Clyden f. Ex. have mange Fartøier under Bygning, og skal der være mindst 1 200 Tons, hvorfor Kontrakter og Specifikationer endnu ikke ere fuldstændiggjorte og undertegnede.

Der synes at være Føie til at forudsætte en livligere Vareomsætning med Amerika og Kolonierne, og navnlig for Amerikas Vedkommende, hvis — man kan næsten sige phænomenale — Høst i betydelig Grad har forøget den almindelige Velstand, der igjen uden Tvivl vil have sin gavnlige Indflydelse paa denne Side Atlanterhavet tiltrods for Ulemperne ved Mc'Kinleys Tarif-Lov.

Handelen med Kontinentet synes derimod ikke at kunne antages at tage noget nævneværdigt Opsving, ialfald ikke for den første Tid.

Af de for Distriktets Vedkommende specielt fremtrædende Industrigrene turde de nedenforstaaende blive nærmere at behandle:

Landbrugsvæsenet. Veiret var i det store hele taget meget ugunstigt for Landmanden. Et koldt Foraar efterfulgtes af en meget tør Sommer indtil i Juli Maaned, fra hvilken Tid Regn faldt mere eller mindre under hele den resterende Del af Aaret. Kornprodukterne vare de eneste, der steg i Pris, hvilket imidlertid hidrørte fra ganske exceptionelle Omstændigheder, saasom Kornudførselsforbudene i Rusland, og kan der saaledes neppe derfra reises noget Haab om høiere Prisnoteringer for disse Produkter i Almindelighed for de efterfølgende Aar. De høiere Priser bevirkede heller ikke nogen synderlig større Indtægt for Gaardbrugeren i Forhold til Aaret før, idet nemlig Grøden var ikke ubetydelig mindre, og de kunstige Gjødningsstoffer vare meget dyrere end tilforn. Høsten tog næsten dobbelt saa lang Tid, som sædvanlig, og den stærke Nedbør reducerede baade Kvantiteten og Kvaliteten.

Af Byg avledes paa samme Areal i 1891:  $6\frac{3}{4}$  Mill. Bushels, 1890, 8 Mill. Bush., 1889,  $7\frac{7}{8}$  Mill. Bush. Af Havre i 1891: 35 Mill. Bush., 1890, 40 Mill. Bush., altsaa omtrent  $12\frac{1}{2}$  % eller en Ottendedels Nedgang.

Udbyttet af Halm blev omtrent 66 % af en Gjennemsnitshøst. Det uoplyste Regnveir under Høsten standsede Væksten af Turnips, og overalt i det nordlige Skotland blev Udbyttet af dette saa overordentlig vigtige Foderstof baade for Kvæg og Faar temmelig misligt, og i enkelte Distrikter ganske mislykket. Disse Omstændigheder har igjen medført større Indkjøb af de andre Opfødningsurrogater, som Oliekager etc., der stod i betydelig høiere Pris end tidligere. Poteteshøsten har som en Modsætning dertil givet et nogenlunde godt Udbytte og idetheletaget et bedre Resultat end paaregnet under Aarets første Halvdel. Da desuden Priserne vare ret gode, antages at de Landmænd, der specielt have befattet sig med Potetesdyrkning, har havt et lønnende Aar.

Formedelst en mislig Høhøst og Stigning i Priserne paa Gjødningsurrogater, har Opdrætterne af Slagtekvæg arbejdet med megen liden Fordel og i mange Tilfælde neppe erholdt mere end sine direkte Udlæg dækkede.

Faareavlens har givet et endnu ringere Udbytte, idet Priserne faldt under hele Sæsonen, og paa Grund af de ugunstige Veirforholde tog Opfedningen længere Tid end vanlig. Prisdaldet skal ikke saameget være foraarsaget ved Kvantiteten af de indførte Dyr, thi om end der er en liden Forøgelse i Importen af Faarekjød er paa den anden Side Indførselen af levende Faar aftaget, og maa man søge den væsentligste Grund i den store Tilvæxt af

Indlandets Faarehold. Ifølge Board of Trades Opgaver af Juni Maaned 1891 var der i Storbritannien og Irland  $\frac{1}{2}$  Million flere Faar end i 1890 og henimod 3 Millioner flere end i 1889.

Ogsaa Meierivæsenet har afgivet utilfredsstillende Resultater. Melkeafkastningen og som Følge deraf Ostetilvirkningen viser en betragtelig Nedgang. Af Landbrugsprodukter indførtes til Skotland fra alle Lande:

Slags.	Mængde.	1890.		Mængde.	1891.		
			Værdi.			Værdi.	
Smør . . .	cwts.	167 013.	£ 925 357.	cwts.	166 388.	£ 889 873.	
Margarin . .	"	114 561.	- 344 461.	"	134 721.	- 402 846.	
Ost . . . .	"	265 178.	- 552 007.	"	233 591.	- 485 569.	
Æg, stort Hundrede		571 511.	- 199 806.	"	696 514.	- 245 411.	
Heste . . .	Antal	1 702.	- 32 496.	"	3 086.	- 72 286.	
Kvæg . . .	"	110 950.	- 1 686 415.	"	88 820.	- 1 405 061.	
Faar . . . .	"	53 619.	- 70 504.	"	7 780.	- 10 093.	
Mos Liter .	Tons	7 260.	- 9 379.		10 776.	- 12 718.	
Tilsammen						£ 2 809 515.	£ 2 523 848.

Altsaa en Nedgang i 1891 i Forhold til 1890 i disse Produkter af £ 285 667, der udelukkende falder paa Kvæg og Faar.

Fra Norge indførtes til Leith 64 Heste og 3 588 Faar.

Skibsbyggeriet. Samtlige foreliggende Opgaver over Skibsbyggeri-virksomheden i Skotland i Aaret 1891 viser, at denne Industri har arbeidet under meget heldige Vilkaar og afgivet gode Resultater saavel med Hensyn til de færdigbyggede Fartøiers Effektivitet og Overensstemmelse med indgaaede Kontrakter som med Hensyn til Bygmesternes Fortjeneste. Vistnok er den aktuelle nybyggede Tonnage noget under 1890 Aars, men Forskjellen er forholdsvis meget ubetydelig, og hensees til den overordentlig stærke Tilvæxt i de nærmest foregaaende Aar, var det kun at forudse, at nogen Nedgang vilde finde Sted, men denne Nedgang er langfra saa stor, som den syntes at skulle blive i Begyndelsen af Aarets sidste Kvartal.

Af den i hele Storbritannien og Irland i Aarets Løb nybyggede Tonnage, omtrentlig 1 250 000 Tons, falder paa: Skotland 399 541 Tons, mod i 1890, 416 617 Tons, i 1889, 385 841 Tons, og heraf byggedes den ulige største Del ved Clydefjorden, nemlig: 1891, 332 000 Tons, 1890, 349 995 Tons, 1889, 335 201 Tons.

Undersøger man nærmere Beskaffenheden af de nybyggede Fartøier, finder man foruden den i senere Aar stadig tiltagende Drægtighed af de enkelte Skibe en anden Omstændighed, som det synes burde have særlig Betydning for den norske og svenske Skibsfart, nemlig den betydelige Forøgelse i Bygning af Seilskibe. I 1875 var den nybyggede Tonnage omtrent ligelig fordelt mellem Seil og Damp, men derefter aftog Bygningen af Seilskibe stadigt ligeindtil 1887, da deune kan udgjorde 9 % af hele den nybyggede Tonnage. Fra den Tid skede imidlertid en Forandring. I 1889 var Forholdet 10 %—90 % i 1890 15 %—85 % og i sidstforløbne Aar 25 % til 75 %. De væsentligste Aarsager hertil tør vel søges i forskellige Omstændigheder. De første Udlæg ere ikke ubetydelig mindre for Seilskibe, som ikke ere underkastede de hyppige Forbedringer og Opfindelser inden Marineingeniørvæsenet, der gjør, at 10 Aars gamle Dampskibe allerede for en stor Del er ude af Stand til at konkurrere med de sidst byggede Skibe. Driften er ogsaa langt billigere for Seilskibe, der desuden ere ganske uafhængige af de hyppige og

betydelige Fluktuationer i Kulpriserne. I det Hele taget tør det vistnok antages, at Kapitalanbringelse i store Staaelseilskibe i Lærgden er mere lønnende og i ethvert Fald mindre resikabelt end i Dampskibe, og det ovennævnte Forhold er et tydeligt Bevis paa, at der endnu er profitabel Anvendelse for Seilskibe, samt at der er Farvande, hvor disse ikke kan udestanges af Dampskibene.

For norsk Regning byggedes i 1891 6 Dampskibe drægtig 3 502 R. T., 9 Seilskibe (alle af Staal) drægtig 12 175 R. T. tilsammen 15 Fartøier 15 677 R. T.

For svensk Regning er intet Fartøi bygget inden Distriktet i 1891.

Som en Foreteelse inden Skibsbygningsindustriens Historie kan anføres Fuldførelsen af det angivelig for Tiden eksisterende største Seilskib „Maria Rickmers“, der løb af Stabelen i Port Glasgow i Midten af December Maaned og bliver forsynet med Hjælpemaskine paa 650 nominelle Hestekræfter. Fartøiet, der har 5 Master, maaler 3 813 Tons Brutto og laster 5 700 Tons Dødvægt; det er forsynet med Vandballastanker og bestemt for Risfarten. For flere Aar siden anstilledes Forsøg med Indredning af Hjælpemaskiner i Seilskibe, men det viste sig ikke at være regningssvarende. Med de senere Aars Forbedringer i Kjedel og Maskinbygning tror man imidlertid, at det vil lønne sig. Der beregnes for heromhandlede Fartøi en Fart med fuldlastet Skib af 6 à 7 Knob pr. Time.

Kul. Fra Skotland udførtes i 1891 4 496 694 Tons mod i 1890 4 272 876 Tons, altsaa i sidstforløbne Aar en Forøgelse af 223 818 Tons: til europæiske Lande var der en Merudførsel af 245 538 Tons. Alle de nordlige europæiske Lande har kjøbt større Kvantiteter skotsk Kul med Undtagelse af Rusland, medens Frankrige, Spanien og Italiens Tilførsel har været i betydelig Grad mindre. Grunden til denne betydelige Forøgelse søges deri, at Streikerne i Westphalen og Belgien bragte store Ordre for skotsk Kul fra Tyskland, Holland og Belgien til en samlet Mængde af 347 186 Tons, altsaa et større Kvantum end Forøgelsen for alle Lande tilsammen. Da førstnævnte Grunde — de omhandlede Arbejdsstandsninger — ikke længere finde Sted og Kulproduktionen i Frankrige og Spanien er stadig i Tiltagende, vil efter al Sandsynlighed Kulexporten fra Skotland i 1892 vise en betragtelig Nedgang om ikke uforudseede Omstændigheder skulde indtræde.

Følgende Tabel udviser Fordelingen af Kulexporten til de forskellige Lande: Til Norge i 1891 287 567 Tons, i 1890 273 943 Tons, Sverige 328 572 T. og 322 684 T., Belgien 135 385 T., 68 487 T., Danmark 713 526 T., 648 027 T., Tyskland 1 334 023 T., 1 091 891 T., Holland 88 100 T., 49 944 T., Italien 225 303 T., 260 275 T., Frankrige 476 024 T., 572 958 T., Rusland 399 993 T., 424 864 T., Spanien 73 110 T., 97 381 T., tilsammen i 1891 4 061 603 T., i 1890 3 810 454 T., til andre europæiske Lande 334 282 T., 356 002 T., Total i 1891 4 496 694 T., i 1890 4 272 876 T.

Kulexportørerne angives at have havt et lønnende Aar. Efterspørgselen var jævn og ingen Streiker af Betydenhed indtraf. Priserne vare faste og denne Handelsbranche er en af de faa, der i Aaret 1891 har givet gode Resultater. Main Kul obtinerede under Aarets Begyndelse 8 sh, 6 d pr. Ton, men faldt senere ned til 7 sh. 6 d paa Grund af Jernbanestreikerne; saasnart disse vare over steg Priserne til 8 sh. 6 d og videre til 9 sh. 6 d.

Jern og Staal. Det forløbne Aar frembyder flere usædvanlige Foretelser paa Pig Iron Markedet. Ved Aarets Begyndelse var endnu Streiken blandt Arbejderne i Masovnene i fuld Gang, men der viste sig dog snart sikre Tegn til at den snart vilde være tilende, og allerede i Begyndelsen af

Februar bleve nogle Masovne igjen satte igang. Imidlertid var der andre Omstændigheder tiistede, saasom den høie Pris paa Kul, der bevirkede, at man ikke var saa ivrig efter med nogen synderlig Kraft at gjenoptage Pig Iron Produktionen og først i Mai Maaned var Arbeidet optaget i nogenlunde Udstrækning som før Streiken. Ved denne dannedes der i London et Syndikat, som da de høie Priser gik ned, gjorde store Opkjøb af skotske Warrants, men desuagtet faldt Priserne fremdeles. I Mai Maanedes Slutning, da Syndikatet havde erhvervet Størstedelen af det i Markedet foresundne Pigiron, begyndte Priserne at gaa af og fra 42 sh. 1½ i April Maaned stege de til 50 sh den 1ste Juni. Derefter begyndte igjen Prisfaldet, der fortsatte ned til 47 sh, ved hvilket Punkt det holdt sig en længere Tid. Hvad Udsigterne for nærmeste Fremtid angaar, er der al Sandsynlighed for en yderligere Nedgang. Omsætningen af Jernbaneskiner og tunge Støbegenstande er temmelig indskrænket og omendskjønt for Tiden Skibsbyggerierne synes vel employerede, maa nødvendigvis deri ogsaa snart indtræde en Stagnation, hvortil kommer, at Behovet fra Udlandet er forholdsvis ringe. Handelen med Staal og Staalvarer har i 1891 ikke staaet tilbage for 1890, som regnedes for det bedste Aar, man nogensinde har havt med Hensyn til Forretningernes Omfang, men Fortjenesten har været yderst ringe, og uagtet der for Tiden er mange Bestillinger i Markedet, vil det blive nødvendigt at opnaa mere lønnende Priser, uden hvilke man bliver tvungen til at reducere Arbeidslønnen. Siemens Skibsplader kostede for et Aar siden £ 6 17 sh. 5 d, men var i April Maaned 1891 nede i £ 6 5 sh. med 5 % discount, og denne Pris varede til ganske nylig, da der obtineredes £ 6 10 sh. og erholdes nu for £ 5 15 sh. Kjedelplader koster nu £ 7 mod £ 7 15 sh. ved Aarets Begyndelse. Store Forretninger have været gjorde i Brobygninger, der for Clydens Vedkommende i Værdi beløb sig til £ 510 000, væsentlig for West-Indien, Australien og Sydamerika. Med Kompositionen Nickel-Staal eksperimenteres fremdeles og Resultaterne imødesees med største Interesse. Af Jernbanelokomotiver angives at være forarbejdet ved skotske Værksteder 230 Stykker, af hvilke 180 i Glasgow. Af saadanne exporteredes til en Værdi af £ 443 17 sh. 8 d hovedsagelig til Norge, Spanien, Indien, China, Japan, australiske Kolonier, Syd-Afrika og Mexico.

Fiskerierne. Af de skotske Fiskerier er Sildefisket det fornemste. Dette deles i 3 Afdelinger: Vinterfisket i Februar og Marts Maaned, Vestkystfisket i Mai og Juni Maaned samt Østkystfisket i Juli, August og September Maaned. Vinterfisket er det mindst vigtige. Det totale aarlige opfiskede Kvantum Sild udgjorde i 1880 1 473 000 Barrels, 1881, 1 111 155, 1882, 1 282 973, 1883, 1 269 412, 1884, 1 697 077, 1885, 1 572 952, 1886, 1 312 223, 1887, 1 303 424, 1888, 1 118 872, 1889, 1 397 507, 1890, 1 304 603 Barrels, hvilket udviser en ganske mærkelig Jævnhed især for de seneste 5 Aars Vedkommende. Antallet af Baade anvendte ved Sildefiskerierne udgjorde i 1886, 5 103 Baade, 1887, 5 294, 1888, 4 812, 1889, 4 990, 1890, 4 455, 1891, 4 753 Baade.

De vigtigste Distrikter ere: Fraserburgh Distrikt hvis Fangst i 1891 var 146 625 Crans, Peterhead D. med 112 200, Stornoway D. med 95 297, Shetland D. med 75 195, Aberdeen D. med 73 169, Eyemouth D. med 44 598, Wick D. med 43 982 Craus.

Gjennemsnitspriserne vare i 1891 i Wick Distrikt for Crown fulls Brand 28 sh, 33 sh, 35 sh pr. Barrel, Matties fulls 23 sh., 24 sh., 27 sh., Spents 24 sh, Mixed 23 sh. pr. Barrel.

For fersk Sild opnaedes fra 1ste Mai til 1 Juli fra 15 sh. til 23 sh. pr. Cran, fra 1ste Juli til 1ste September fra 2 sh. 3 d til 35 sh. 9 d pr. Cran; den laveste Pris 2 sh. 3 d betaltes den 7de Juli og den høieste Pris 35 sh. 9 d den 14de August. Trawlfisket ved Aberdeen har udviklet sig i betydelig Grad i de sidste Aar. For 9 Aar tilbage, da det første Forsøg med Trawlfiske blev gjort, udgjorde den aarlige Fangstværdi £ 20 000, medens denne i 1891 havde steget til £ 212 000. Trawlfiskerflaaden bestaar nu af mere end 80 Baade, der hver beskjæftige 8 Mand. Hver Baad bruger omtrent 800 Tons Kul pr. Sæson. Anskaffelse af nye Redskaber koster £ 16 000, Is koster £ 8 000, andre Artikler £ 8 000 og til Besætningen udbetaltes i Hyre £ 80 000 eller £ 1 000 til hver Baad.

I 1889 aabnedes i Aberdeen et nyt stort Fiskemarked, der allerede Aaret efter maatte udvides med 300 Fod.

Af de fra Distriktets betydeligste Vicekonsulater indkomne Beretninger hidsættes:

**Dundee:** Trælast. Indførselen af Trælast fra de forenede Riger til Dundee viser for begge Lande en betydelig Nedgang sammenlignet med 1890 Aars Indførsel. Fra Norge har Indførselen været meget liden og Grunden hertil maa søges i den Omstændighed, at Importørerne ved Aarets Begyndelse sad inde med store Beholdninger og behøvede derfor ikke ny Forsyning førend Skibsarten paa Østersøen begyndte. Den Battens, der indførtes til Dundee fra Norge, er i Virkeligheden svensk, udskipet fra Trondhjem, og som Følge af at Dampskibe altid kan komme ind til denne Havn, pleier Dundee-Importørerne at faa sin første Forsyning derfra tidlig i Sæsonen. Følgende Opgave viser, at Indførselen til Dundee fra Norge og Sverige har stadig aftaget i de sidste fire Aar; Grunden hertil er den betydelige Forøgelse i Indførselen fra Rusland og Finland, eftersom Importørerne finder, at den Battens, de faar fra sidstnævnte Lande, er bedre skikket til Gulvbord.

I 1890 indførtes fra Norge 3 349 loads, fra Sverige 17 847 l., ialt 21 197 l., og i 1891 fra Norge 1 145 l., fra Sverige 16 637 l., ialt 17 782 l., altsaa en Nedgang af 3 415 l. I 1888 indførtes fra Norge og Sverige tils. 26 937 l., i 1889 indf. fra Norge og Sverige tils. 24 330 l.

Indførselen fra Rusland, Finland, Tyskland og Amerika viser en betydelig Forøgelse, og den største Forøgelse falder paa Rusland og Finland.

For ovennævnte Lande stiler Indførselen af Trælast sig saaledes: I 1891 41 254 loads, i 1890 34 305 l., en Forøgelse for 1891 af 6 949 l.

Da som allerede nævnt, Importørerne ved Aarets Begyndelse sad inde med store Beholdninger af Trælast af enhver Sort, og Afsætningen i de tre første Maaneder var meget begrændset, blev Indførselen meget liden; der ankom kun nogle faa Ladninger af Tømmer fra Stettin og det almindelige Antal af Pitchpine Ladninger.

Omsætningen har ligesom i 1890 ikke været meget livlig, men har dog givet et godt Udbytte for Smaahandlere, som Følge af de meget lave f. o. b. Priser i Forening med de overmaade lave Fragter.

Bygningsvirksomheden har været en Del livligere end i de tidligere Aar, men som Følge af den stærke Konkurrence med Firth of Forth i Syd og Glasgow i Vest, har det været meget vanskeligt at opnaa lønnende Priser. Priserne for Baltic Trælast var meget moderate og holdt sig meget lave indtil Enden af Aaret, da en ubetydelig Stigning fandt Sted. Importørerne erholdt deres Vaar- og Sommerforsyninger af Baltic Trælast for £ 4. 7 sh. 6 d à £ 4. 10 sh. pr. Std.  $6\frac{1}{2}$  à  $7'' \times 2\frac{1}{2}$ . Henimod Enden af Sæsonen erholdt Sælgerne en Profit af 7 sh. d pr. Std. og for anseede Mærker blev endnu bedre Priser betalte. Prisen paa Canada Pine holdt sig meget fast hele

Aaret gjennem, medens Pitchpine var afleveret til moderate cif. Priser, og der blev disponeret store Kvantiteter.

Fragterne har stillet sig meget ugunstige for Skibsredere og andre, der er interesseret i Skibsfarten. Fragterne paa Baltic holdt sig paa samme lave Niveau som i 1890, nemlig 25 sh. à 26 sh. pr. Std. Planker & Battens; ved Enden af Aaret obtineredes en betydelig højere Fragt. Fragterne paa Canada var ligeledes meget lave.

Is. Under Aaret ankom 3 smaa Skibe med Blokis fra Norge, ialt 442 Tons imod 575 Tons i 1890.

Flasker & Tændstikker. To Skibe ankom fra Gøteborg med 611 Mats Tomflasker og 22 Tons Tændstikker.

Jute. Indførselen af Jute fra Indien til Dundee viser en ubetydelig Nedgang sammenlignet med Aaret 1890, der udviste den største Import, der nogensinde har fundet Sted.

Omsætningen er for Nærværende endel trykket, og omendskjøndt kun nogle faa Fabriker har maatte indskrænke Arbeidstiden, er det dog at frygte, at flere inden ret lang Tid maa indskrænke Produktionen.

Under Aaret ankom 78 Skibe dr. tilsammen 151 747 Tons med 1 234 440 Baller Jute. Af disse Skibe var 27 Dampskibe og 51 Seilskibe. I Aaret 1890 ankom der 77 Skibe dr. 151 975 Tons med 1 260 019 Baller Jute.

Dette udviser en Forøgelse af 1 Fartøi og en Formindskelse af 210 T. og 25 579 Baller Jute.

Af disse 78 Fartøier ankom 66 fra Calcutta, 12 fra Chittogan. For Seilskibe medtog Reisen omtrent 125 Dage og for Dampskibe 41 Dage.

Sammen med Jute bringer disse Fartøier ogsaa store Kvantiteter af Linfrø, The og andre Indiske Produkter. Fragterne paa Indien stillede sig bedre end andre oversøiske Fragter; Minimumsfragt var 30 sh. pr. Ton af 5 Baller. Gjennemsnitlig var Fragten 32 sh. 6 d til 35 sh pr. Ton. Henimod Enden af Aaret faldt Fragterne en Del og det var umuligt at obtinere 35 sh. Nedgangen skyldtes ikke Overflod paa ledig Tonnage, men en ringere Efterspørgsel. Prisen paa Jute steg ved Enden af Aaret fra £ 12. pr. Ton til £ 18. à 19. pr. Ton. Grunden til denne Stigning var Efterretningen om en mislig Høst.

Flax og Lin. Der ankom til Dundee 83 Fartøier med en Tonnage dr. 58 969 Tons og bragte 24 220 Tons Flax og Lin; sammenlignet med 1890 viser der sig en Nedgang af 25 Skibe og 5 610 Tons. Aarsagen til denne Nedgang skriver sig fra den Omstændighed, at medens tidligere en stor Mængde indførtes til Dundee for derfra at sendes videre med Jernbane til andre Steder, nu Indførselen til andre Steder foregaar direkte.

Fragterne stillede sig meget daarlige og holdt sig Aaret gjennem til 17 sh. 6 d pr. Ton til Østkysten.

Sælfangsten paa Newfoundland og Grønland. Udbyttet af Sælfangsten var større for Aaret 1891 end for 1890, isærdeleshed naar man tager i Betragtning, at kun 6 Skibe var beskjæftigede i Fangsten.

Den hele Fangst for 1891 udgjorde: 6 Skibe 89 910 Sæl, 973 Tons Tran, og i 1890 10 Skibe 50 271 Sæl, 558 T. Tran hvilket viser en Forøgelse i 1891 af 39 439 Sæl og 415 Tons Tran. Den største Fangst foregik ved Newfoundland, ved Grønland fangedes kun 880 Sæl.

Hvalfangsten. Hvalfangsten i Davidsstrædet viser et noget mindre Udbytte end i 1890. I 1890 erholdt 5 Skibe 375 Tons Tran & 12<sup>13</sup>/<sub>20</sub> T.



Ben, i 1891 erholdt 8 Skibe 249 T. Tran & 8 T. Ben, altsaa en Nedgang i 1891 af 126 T. Tran &  $4\frac{13}{20}$  T. Ben.

Priser paa Skind, Tran og Ben var omtrent de samme som i 1890.

Store Skind opnaaede en Pris af 10 sh. à 12 sh. og smaa Skind 5 sh. pr. Stykke. Lys Sæltran solgtes for £ 21. 10 sh. à £ 22. pr. Ton. Almindelig Sæltran obtinerede £ 18. 10 sh. og Hvaltran £ 21. à £ 22. pr. Ton.

Priserne paa Bottlenosetran holdt sig fast i den første Del af Aaret, men eftersom Sæsonen skred frem, holdt Kjøberne sig tilbage ventende paa Ankomsten af den nye Tran; som Følge af den store Kvantitet af ny Vare sank Prisen. For 1892 paatænkes et Forsøg med Hvalfangst i Syd Polarhavet, 2 à 3 Skibe tænkes efter endt Vaar- og Sommerfangst ved Grønland og Davids Strædet at sendes til Sydhavet. I Anledning af denne Expedition har man indkjøbt fra Norge to Hvalfangerdampskibe, nemlig Mjølner 257 T. og Diana 224 Tons.

Canadisk Kvæg. Efterat Dundee i 1890 blev aabnet som Havn for Indførsel af Kvæg fra Canada, har det vist sig, at Indførselen har steget betydeligt og Dundee er en af de vigtigste Havne for Indførsel af fremmed Kvæg til Storbritannien, hvilket viser sig af følgende Tabel:

Indførsel af Kvæg fra Montreal i 1891:

Til Leith . . .	759 Stkr.	Til Aberdeen . . .	11 306 Stkr.
„ Newcastle . . .	3 643 —	„ Dundee . . .	11 837 —
„ Bristol . . .	7 843 —	„ Glasgow . . .	31 730 —
„ London . . .	9 109 —	„ Liverpool . . .	33 271 —

I 1890 indførtes til Dundee 9 248 Stkr., altsaa en Forøgelse for 1891 af 2 589 Stkr. Prisen paa canadisk Kvæg var for unge Livdyr fra £ 11 til £ 12 pr. Stk.

Esparto. Indførselen af Esparto for Papirtilvirkningen viser en ubetydelig Forøgelse i Sammenligning med 1890. Der indførtes til Dundee i Aaret 1890, 12 432 Tons, 1891, 13 632 Tons, altsaa en Forøgelse i 1891 af 1 200 Tons. 7 200 Tons kom fra Spanien og 6 430 Tons fra Afrika (Oran og Bona).

Skibsbygningen. Ved Enden af Aaret 1890 var 9 Skibe af tilsammen 11 088 Tons under Bygning; efterat disse var færdige, erholdt Skibsbyggerne nye Ordre og hele Aaret igjennem var der en livlig Byggevirksomhed. For 1892 Aars Vedkommende vil der vise sig en betydelig Forøgelse af den nybyggede Tonnage, eftersom der allerede ved Begyndelsen af nævnte Aar var afsluttet Kontrakter om Bygning af 10 Skibe med samlet Drægtighed af 21 869 Tons. I 1890 blev der paa Skibsværfterne i Dundee sat paa Vandet 15 Skibe med en samlet Drægtighed af 24 494 Tons, i 1891, 14 Skibe af 19 523 Tons Drægtighed, altsaa en Formindskelse af 4 971 Tons. Der paatænkes anlagt nye Brygger og Oplagshuse for at lette Losningen fra de store Dampskibe fra Indien.

**Grangemouth.** Den totale Indførsel fra Norge og Sverige beløb sig til en Værdi af £ 275 913, hvilket er en Forøgelse af £ 37 285 af 1890 Aars Indførsel.

Udførselen til Norge og Sverige beløb sig til en Værdi af £ 327 881, hvilket er en Nedgang af £ 1 073 for 1890. Indførselen af toldfrie Varer fra Norge og Sverige beløb sig til: Fra Norge £ 212 754, fra Sverige £ 63 012, tilsammen £ 275 766. Af toldpligtigt Gods fra Norge og Sverige tilsammen £ 147, ialt £ 275 913. Udførselen til Norge og Sverige beløb sig: Til Norge £ 231 449, til Sverige £ 96 432, tilsammen £ 327 881. Af Kul

udførtes der 1 146 106 Tons, af Pig Iron 37 500 Tons, hvilket er en Forøgelse af 134 518 Tons Kul og 11 200 Tons Pig Iron, sammenlignet med Aaret 1890. Af Sukker og Sirup udførtes 37 313 cwts. til Værdi £ 27 315.

Fragterne holdt sig paa samme Trin som i 1890 for udgaaende, men var for indgaaende betydelig lavere. Skibsbygningsindustrien var meget livlig og der byggedes 15 Skibe, drægtig 20 360 Tons; af disse var 6 Dampskibe og 9 Seilskibe. For nærværende er 9 Seilskibe af 16 000 Tons Drægtighed under Bygning.

**Granton.** Indførselen fra Norge sammenlignet med Aaret 1890 stillede sig saaledes for de vigtigste Artiklers Vedkommende:

	1890.	1891.	Forøgelse.	Formindskelse.
Planker & Battens	3 115 loads.	1 240 loads.		1 875 loads.
Pitprops . . . .	2 820 —	1 423 —		1 397 —
Stav . . . . .	207 —	—		207 —
Telegrafpoler . .	415 —	146 —		269 —
Is . . . . .	259 Tons.	187 Tons.		72 Tons.
Af Kul udførtes fra Granton til Norge:				
	6 045 Tons.	4 700 Tons.		1 345 —
Fra Sverige:				
Planker & Battens	1 668 loads.	5 656 loads.	3 988 loads.	
Pitprops . . . .	1 970 —	5 664 —	3 694 —	
Træmasse . . . .	2 033 —	2 890 —	857 —	
Papir . . . . .	585 —	1 605 —	1 020 —	
Havre . . . . .	2 365 qrs.	19 504 qrs.	17 139 qrs.	
Tyttebær . . . .	3 154 Galls.	5 212 Galls.	2 058 Galls.	
Flasker . . . . .	18 605 Mats.	13 702 Mats.		4 903 Mats.
— . . . . .	1 503 648	Stk. 2 041 560	Stk. 597 912	Stk.
Smør . . . . .	3 740 casks.	5 752 casks.	2 012 casks.	
Tændstikker . .	5 364 Kasser.	6 260 Kasser.	896 Kasser.	
Hesteskosøm . .	21 877 —	14 838 —		7 039 Kass.
Af Kul udførtes fra Granton:				
Til Sverige . . .	34 222 Tons.	38 105 Tons.	4 121 Tons.	

**Peterhead.** Der har ingen Udførsel fundet Sted til Norge eller Sverige. Sild er den hovedsagelige Udførselsartikel, og blev der saaledes udført i norske og svenske Skibe i 1891 til Rusland 4 852 Tønder og til Tyskland 38 750 Tønder. Udførselen til Rusland viser en Nædgang af 1 277 Tønder og til Tyskland en Forøgelse af 1 048 Tønder sammenlignet med Aaret 1890. 1889 udførtes til Rusland 13 745 Tønder, 1890 do. til do. 6 129 Tønder, 1889 do. til Tyskland 10 950 Tdr., 1890 do. til do. 37 702 Tdr.

Fragten til Rusland var fra 1 sh. 4½ d til 1 sh. 6 d pr. Tønde og til Tyskland 1 sh. 3 d til 1 sh. 7 d pr. Tønde.

Den totale Udførsel af Sild for de tre sidste Aar stiller sig saaledes: 1889, 177 323 Tønder, 1890, 172 941 Tdr., 1891, 118,942 Tdr.

Indførselen fra Norge og Sverige bestod som sædvanlig næsten udelukkende af Trælast.

Den med norske og svenske Skibe indførte Trælast bestod af: 240 Standard Stav, 958 do. Battens & Planker, 72 do. Bjælker, 17 do. Brænde, 57 do. Rundlast, 42 do. Plankekap.

Gjennemsnitsfragten var for norske Skibes Vedkommende 26 sh. 6 d pr. Standard. Af Is ankom der fra Norge og Sverige tilsammen 278½ Tons.

Med norske Skibe er der ankommet store Kvantiteter af Salt, saaledes

500 Tons fra Runcorn, 1 160 do. fra Liverpool, 700 do. fra St. Ybes. Fragten var fra 4 sh. 6 d til 8 sh. pr. Ton.

Prisen paa Trælast stillede sig saaledes: Norsk Stav pr. Standard £ 6 til £ 7, Battens pr. Std. £ 6. 10 sh., Bjælker pr. Fod 8 d.

Industri. Som allerede nævnt spiller Sildefisket den betydeligste Rolle; der blev saaledes i 1891 fanget ved Peterhead 112 262 crans, hvoraf blev mærket 51 520 Tønder. I 1890 blev der fanget 154 255 crans, af hvilke blev mærket 87 638½ Tønde. Fiskerne opnaaede en Gjennemsnitspris af 21 sh. 8 d pr. cran mod 12 sh. 3 d pr. cran for 1890.

J. W. Tornøe.

## Cadiz.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Km.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
<b>I. Ankomne.</b>									
Fra Norge fra Hovedstationen . . . . .	-	-	3	611	3	611	-	-	-
„ Norge til Vicekonsulsstationerne . . . . .	22	7 129	-	-	22	7 129	-	-	48 020
„ Sverige til Vicekonsulsstationerne . . . . .	5	1 459	-	-	5	1 459	-	-	34 750
„ andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	32	9 642	21	7 072	53	16 714	-	-	45 700
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . . . .	47	23 117	9	4 853	56	27 970	-	-	115 450
Ialt	106	41 347	33	12 536	139	53 883	102	43 975	243 920
<b>II. Afgaaede.</b>									
Til Norge fra Hovedstationen . . . . .	5	1 484	-	-	5	1 484	-	-	20 100
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne . . . . .	-	-	1	530	1	530	-	-	-
„ Sverige fra Hovedstationen . . . . .	1	301	-	-	1	301	-	-	3 400
„ andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	49	15 250	1	303	50	15 553	-	-	292 990
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . . . . .	52	23 945	32	12 595	84	36 540	-	-	217 600
Ialt	107	40 980	34	13 328	141	54 408	102	43 975	534 090

For at reparere eller for Ordre anløb 42 Skibe dr. 15 946 Tons.

Erlagte Konsulataffgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Pesetas 2 215.35 ved Vicekonsulstationen Pts. 2 482.45, hvoraf tilfaldt Konsulen Pts. 1 241.23. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Pts. 1 072.55, ved Vicekonsulstationen Pts. 1 459.10, hvoraf tilfaldt Konsulen Pts. 729.55. Ialt tilfaldt

Konsulen Pts. 4 186.13. Expeditionsafgifter af norske Exp. Pts. 245, af svenske Pts. 170.90, af andre Pts. 378.50.

*Aarsberetning dateret 17de Marts 1892.*

Uagtet Vinteren 1890—91 var baade tør og kold, oversteg dog Kornhøsten et Middelsaars hvad Kvantiteten angaar, som Følge af, at der om Vaaren faldt velgjørende Regn og Veiret derhos var heldigt; men paa den anden Side lod Kvaliteten adskilligt tilbage at ønske, da Sæden ikke fik spire i naturlig Tid. Figenhøsten gav et rigeligt Udbytte men af daarlig Kvalitet. Olivenhøsten var et Middelsaars, hvad Mængden angaar, og af god Kvalitet, da de Oliventrær, der ikke havde taget Skade af Frosten den foregaaende Vinter, gav en god Høst, takket være den megen Regn, som faldt sidste Høst, uagtet dette foraarsagede stort Tab af Oliven, der faldt af Træerne. Appelsinhøsten har i Almindelighed været sparsom, da de Appelsintrær, som ikke døde af Frosten, led som Regel betydelig Skade, som de kun langsomt forsvandt. Sidste Høst og Vinter har været regnfulde med mild Temperatur og giver saaledes gode Forhaabninger for Agerbruget og Fæavl, thi siden 1868 har intet Aar frembudt saa heldige Betingelser som det indeværende\*).

Thunfisket var lidet i 1891, derimod var Fisket af Sardinier og „boque-rones“ (en mindre Ansjoisart) rigeligt.

Den almindelige Sundhedstilstand har som Regel været god i Provindsen, thi uagtet der i Løbet af Sommeren i Cadix forekom Tilfælde af Kopper, optraadte dog denne Sygdom ikke epidemisk, og heller ikke foraarsagede den mange Dødsfald. I Vinter er Influenzaen atter begyndt at vise sig trods det gode Veir, med dødeligt Udfald i enkelte Tilfælde; men hidtil er dog Sygdommen i Almindelighed ikke optraadt ondartet.

De to private Skibsværfter ved Cadiz Rhed, som jeg nævnte i min sidste Aarsberetning, og som tilhøre henholdsvis „La Componia Trasatlantica“ og Firmaet Veia Murgia Hermanos, gaar stadig fremad men langsomt. Den i min nævnte Aarsberetning omtalte Plan angaaende den store Dok, som den spanske Regjering agtede at bygge i sit Arsenal i Carraca (Cadix) er nu ændret derhen at, istedetfor at udvide en af de allerede eksisterende, er det nu Meningen at bygge en helt ny Dok. De i Cadiz af den forrige Administration projekterede offentlige Arbejder til Bygning af nyt Havneanlæg og Kloakledning kommer ikke til Udførelse for Tiden, men i Stedet derfor arbejder man paa Anlæg af en stor Park, samt paa Nedrivning af Huse forat faa istand en ny aaben Plads; ligeledes underhandler man om en Udvei til at kunne fuldføre Bygningen af „Gran Teatre“, der nu har været afbrudt. De flydende Kuldepoter paa Cadiz Rhed har, af de i min forrige Indberetning nævnte Grunde, til Dato ikke givet noget praktisk Resultat; de anvendes kun af nogle private Rederier til eget Behov; saa Cadiz i denne Branche endnu ikke kan konkurrere med Gibraltar.

\*) I Skrivelse til Indredepartementet af 17de Marts bemærker Konsulen, at, efterat Indledningen til Aarsberetningen allerede var skrevet, har overordentlig heftig og langvarig Nedbør bevirket store Oversvømmelser i Distriktet (med Undtagelse af Kanariøerne) der har foraarsaget saadan Skade, at de ganske kort Tid i Forveien saa lovende Udsigter til en god Høst, nu for Størstedelen ere gaaet tabt i de Trakter, der ere blevne hjemsøgte af Oversvømmelsen.

I indeværende Aar forestaar der store Festligheder i Spanien og isærdeleshed i dette Distrikt — nemlig i Provindsen Huelva — i Anledning af 500 Aars Jubilæet for Christoffer Columbus Opdagelse af Amerika.

Arbejderdemonstrationerne i dette Distrikt i Mai Maaned var uden Betydning, derimod fandt et Anarkistopløb Sted i Begyndelsen af indeværende Aar i Jeres de la Frontera, hvorved to uskyldige Personer faldt som Offer for Mordere, hvilket efter den almindelige Mening kunde have været undgaaet ved større Forsigtighed fra Autoriteternes Side; men man haaber, at Mordernes hurtige Domfældelse og Henrettelse vil forhindre Gjentagelser. Derimod har de Personer, som i Anledning af, at Civilguvernøren i Mai Maaned sidstl. lod stænge Arbejderklubben, i Løbet af Sommeren paa offentlige Promenader og flere Steder i Cadiz anbragte Sprængbomber, som delvis exploderede, hvorved en Person blev dræbt og flere saaredes, endnu ikke faaet sin Dom. Aarsagen til den anarkistiske Bevægelse i denne Provinds turde hovedsagelig have sin Grund i Uvidenhed og daarlig Aflønning paa Landet. For at kvæle den anarkistiske Propaganda holder man paa i Cadiz ved private Midler at oprette to Arbejderklubber, meget komfortabelt indrettede, hvortil Arbejderne har fri Adgang; man haaber derved at faa Arbejderne til at opgive sine revolutionære Hensigter mod Samfundet.

I Cadiz og Algeciras holder man paa at indføre offentlig Belysning ved Elektricitet.

Skibsfart. Til Sevilla ankom 21 norske Damp- og 9 Seilskibe, Fragt Kr. 88 520; til Huelva 43 Damp- og 3 Seilskibe, Fragt Kr. 249 600; til Sanlucar de Barrameda 6 Dampskibe, Fragt Kr. 34 500; til Ayamonte 1 Seilskib, Fragt 4 700; til St. Cruz de Tenerife 2 norske Dampskibe, Fragt Kr. 38 500.

Fragterne var i Aaret:

Cadiz: Trævarer (Bord, Battens og Planker) fra Sverige og Finland Seilskib Pesetns 55 à 65 pr. Standard, Dampskibe Pesetas 51. Vin til Gøteborg og Kjøbenhavn, Dampskibe £ 1. 5 d pr. Pipe, til Norge med Seilskib £ 1., til Finland med Seilskib £ 0. 16 sh. 0 d à £ 1. og med Dampskib £ 1. 10 sh. pr. Pipe med 10 %. Salt til Norge Dampskib Kr. 1.20, Seilskib 0.95 à 1.20 pr. norsk Tønne; til Finland, Seilskib Fm. 1.20 à 1.30 pr. finsk Tønne; Montevideo sh. 14 à 16 pr. Ton, Buenos-Ayres og nærliggende Havne sh. 17 à 18 pr. Ton; Rio, Parana og Uruguay sh. 21 à 23 pr. Ton; Fraybentos sh. 22 à 24 pr. Ton.

Sevilla. Trævarer fra Sverige og Finland, Seilskibe Ptas 60 à 70 pr. Standard; Vin til Frankrige fr. 22 à 25 pr. 1 000 Liter, Apelsiner fr. 3.00 pr. Kasse; Mineralier til England sh. 11 à 12 pr. Ton. Olie til do. sh. 20 pr. Ton; Korkebark til de forenede Stater \$ 1. pr. Balle; Lakrits til New-York \$ 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 5 pr. Ton.

Huelva. Trævarer fra Sverige og Finland, Seilskibe Ptas 60 à 70 pr. Stand.: Mineralier til Kulhavn i England 7 sh. 6 d pr. Ton, andre Havne i England 8 sh. 9 d; til Rotterdam 8 sh., til Stettin 10 sh. 9 d; til Hamburg 9 sh. 3 d pr. Ton. Kul og Jern fra England 7 sh. 6 d; Stykgods fra England, alt efter Beskaffenheden 15 à 25 sh. pr. Ton. Vin til Rouen 18 sh., til Bordeaux 17 sh., til Cette 18 sh., alt pr. 1 000 Liter.

Import 1891. Af Trælast indførtes til Cadiz, Sevilla og Huelva 14 869 Pet. Stand., heraf fra Norge 100 og fra Sverige 5 972; Resten fra Finland 1 984 Std., Frankrige 1 923 (Sleepers og Grubestolper), de forenede Stater 49 (Sleepers), andre Lande 127. I 1890 indførtes fra Norge 268 Std.

Af Tøndestav indførtes 2 339 672 St., hvoraf 2 182 810 fra de forenede Stater.

Jern. Til Cadiz indførtes af Baandjern til Tønder 828 311 Kg., samt af Rujern og Jernrør 229 470 Kg., Stangjern, Jernplader og Nitter 2 473 668 Kg., Jerntraad, Skruer og Spiger 158 221, Jernmanufaktur 1 314 928 Kg.

Salt Fisk. Der indførtes til Cadiz 205 525 Kg., hvoraf fra Norge 198 355 Kg., til Sevilla 1 710 000 Kg. alt fra Norge; til Huelva 278 565 Kg. fra Skotland og Norge.

Sprit. Som Følge af, at Tolden forhøiedes fra 1ste Februar 1892, indførtes i Januar Md. 687 600 Liter fra Tyskland. men intet fra Sverige og Norge i samme Tidsrum. Forøvrigt indførtes i 1891 til Cadiz 2 694 000 Liter fra Tyskland, 210 000 fra Sverige, 37 200 fra Norge, 2 464 480 af Sukkerrør fra de spanske Besiddelser i Amerika, tilsammen 5 405 680 Liter; til Sevilla 2 893 000 Liter og til Huelva 875 770 Liter, næsten alt fra Tyskland.

Desuden indførtes i 1891:

Til Cadiz: Korn 1 270 106 Kg. deraf 213 857 fra Frankrige, Ærter og Bønner 2 659 408 Kg. deraf 2 576 359 fra Marokko, Hvede og Hvedemel 14 907 Kg., deraf 14 626 fra Frankrige, Hø og Klid 30 974 Kg., deraf 10 200 fra forenede Stater, Mais 1 833 053 Kg., deraf 675 259 fra Marokko, Potetes 1 522 931 Kg., deraf 1 522 708 fra Frankrige, Petroleum 75 768 Kg., deraf 46 808 fra forenede Stater, Likører 3 854 Liter, deraf 3 827 fra Frankrige, Tjære og Beg 2 329 965 Kg., deraf 2 228 609 fra England, Risgryn 5 027 Kg. deraf 5 027 fra do., Kaffe 528 704 Kg., deraf 303 547 fra Amerika, Sukker 1 068 856 Kg., deraf 734 834 fra Ostindien, Kakao 17 140 Kg., deraf 10 060 fra Amerika, Dadler 100 348 Kg., deraf 68 836 fra England, Chocolate og Konfekturner 15 002 Kg., deraf 5 539 fra Frankrige, Konserver 4 700 Kg., deraf 2 216 fra do., Smør 10 816 Kg., deraf 6 054 fra Tyskland, Æg 337 164 Kg., deraf 337 054 fra Marokko, Ost 86 561 Kg., deraf 80 762 fra England, Kokosnødder 96 565 Kg., deraf 96 565 fra Amerika, Kummen 4 068 Kg., deraf 2 125 fra England, Øl 53 030 Liter, deraf 42 183 fra do., Olier, alle Slags 61 569 Kg., deraf 42 183 fra England, Rissstivelse 49 622 Kg., deraf 35 035 fra Belgien, Svovl 227 849 Kg., deraf 227 859 fra Frankrige, Kul og Cokes 78 800 069 Kg., deraf 72 264 077 fra England, Droger og Færnisser 331 175 Kg., deraf 139 746 fra do., Huder, raa 126 448 Kg., deraf 119 792 fra Argentina, Voxdug, alle Slags 16 602 Kg., deraf 15 431 fra England, Sæbe 641 Kg., deraf 636 fra do., Trykpapir 61 170 Kg., deraf 50 022 fra Tyskland, Skivepapir 13 795 Kg., deraf 6 380 fra do., Tobak, raa 893 657 Kg., deraf 799 400 fra Ostindien, do. forarbejdet 29 821 Kg., deraf 29 614 fra do., The 1 238 Kg., deraf 1 164 fra England, vævede Tøier, alle Slags, 81 437 Kg., deraf 47 273 fra Frankrige, Stearinlys 7 427 Kg., deraf 5 795 fra England, Tomme Fade 3 417 547 Kg., deraf 2 266 759 fra Tyskland, Tomme Flasker 19 437 197 Kg., deraf 19 138 666 fra do., Vinduesglas 15 925 Kg., deraf 9 063 fra Belgien, Glasvarer 41 948 Kg., deraf 35 003 fra Frankrige, Blikplader 73 711 Kg., deraf 73 354 fra England, Maskiner, alle Slags, 2 183 513 Kg., deraf 1 185 744 fra Belgien, Krigsmateriel 760 667 Kg., deraf 701 781 fra Tyskland, Hornkvæg 178 Stkr. fra Marokko. — Til Sevilla indførtes blandt andet, angivet i Tons: Petroleum 9 444, Stivelse 234, Risgryn 2 535, Sukker 3 153, Kaffe 721, tomme Fade 3 001, Cement 3 172, Hamp 444, Kul og Cokes 47 835, Korn 6 376, Chocolate 170, Droger 13 372, Stav 500, Staal 273, Jernarbejder 621, Støbejern 2 544, Smedejern 9 011, Blikplader 719, Maskinerier 1 818, Porselænsvarer 112, Glasvarer 1 480, Mel 752, Smør 262, Ister 122, Tran 656, Talg 793, Ost 158, Vin 407, Marmor 841, Papir 882, Tobak 3 104, Kaolin 7 730, vævede Tøier 3 666, Zink 1 534, Møbler 180. — Til Huelva indførtes blandt andet, angivet i Tons: Kul og

Cokes 84 289, Cement 1 809, Korn og Mais 3 811, Ærter og Bønner 2 541. Maskiner 325, Plouge 32, Jernbaneskiner 2 799.

Export. Vin. Høsten var middels, hvad Kvantiteten angaar. Kvaliteten var god. I de sidste Maaneder af 1891 og Januar Maaned iaar exporteredes betydelige Kvantiteter til Sverige og Frankrige, da man frygtede for, at Handelstraktaterne som udløb den 1ste Februar, ikke skulde fornyes, en Frygt, der til Dato har vist sig at være begrundet, hvad det sidstnævnte Land angaar. Exporten var fra Cadiz, Sevilla, Huelva og Sanlucar 91 159 552 Liter.

Salt. Høsten anslaaes til 146 118 Liter, hvoraf 14 612 beregnes at forsvinde i Smeltning forinden de afskibes. Tilbage bliver altsaa 131 506 Læster, hvortil kommer 35 312 Læster, som i November antoges at være igjen af foregaaende Aars Høst, hvorved Beholdningen er kommen til at udgjøre 166 818 Læster disponible i kommende Skibningsaar. Ligesom i 1890 var Høstens Udfald, med Hensyn til Kvantiteten over et Middelsaars (ca. 120 000 Læster) og Kvaliteten var ogsaa smuk og særdeles god. Uagtet saa store Beholdninger burde herettige til en Nedsættelse af den nu gjældende Pris Ptas 27.50 pr. Læst, har dog Salineierne nægtet det af Exportørernes i saa Henseende udtalte Ønske, idet de paaberaaber sig, at den nuværende Pris har været fast i flere Aar, med Undtagelse af Tidsrummet 1ste Februar—26de Marts 1890, da den stod i 30 Ptas — uden at der har vist sig nogen væsentlig Formindskelse af Exporten, betragtet i sin Helhed, og det uagtet andre Saltpladse har holdt sin Vare lavere i Pris. Imidlertid har denne forholdsvis høje Saltpris havt en skadelig Indflydelse paa Exporten til Norge, der paa Grund heraf er aftaget betydelig siden 1889, da den udgjorde ikke mindre end 10 811½ Læster. Fra Cadiz udførtes 97 279½ Læster, hvoraf til Norge 3 132 mod i 1890, 3 903. Fra Sanlucar udførtes 2 902; Beholdningerne ved Aarets Slutning var 2 001 Læster. Prisen var den samme som i Cadiz, nemlig Ptas 27.50.

Af Olivenolie udførtes fra Cadiz 5 426 132 Kg. og fra Sevilla 17 266 000 Kg.; og af Oliven fra Cadiz 1 811 244 Kg. og fra Sevilla 4 814 000 Kg.

Malm fra Huelva. Fra England indførtes til Fabrikation af precipiteret Kobber 28 389 Tons Rujern. Exporten var 648 908 Tons Kobbermalm, 16 680 Tons rostet Malm og 22 471 Tons precipiteret Kobber, 1 800 Tons Manganmalm, 610 Ton Bly i Klumper, 932 Tons Kviksølv, 276 966 Tons Jernpyrit og 283 Tons Antimonmetal.

Fra Cadiz er bl. A. udført: Spirituosa 599 964 Liter, Hvidløg 153 074 Kg., Mandler og Nødder 34 260 Kg., Anis 24 882 Kg., Kanarifrø 380 845 Kg., Risgryn 138 855 Kg., Thunfisk i Olie 483 278 Kg., Sardinier 134 952 Kg., Fiskeolie 50 978 Kg., Hvede & Hvedemel 63 376 Kg., Havre 252 194 Kg., Østers 1 481 410 Kg., Safran 3 143 Kg., Kastanier 95 895 Kg., Spansk Løg 29 988 Kg., Kummen 34 887, Konserver 87 421 Kg., Granatæbler 86 700 Kg., Appelsiner 147 347 Kg., Rosiner 64 008 Kg., Figen 283 683 Kg., Vindruer 55 459 Kg., Peber, malet, 71 692 Kg., Grøntsager, tørrede, 1 065 628 Kg., Lakrits 50 740 Kg., Poteter 491 474 Kg., Edikke 61 662 Liter, Korkebark 145 084 Kg., Flaskekorke 31 422 000 Stkr., Gjødningsstoffer, alle Slags, 218 242 Kg., Jernarbejder & Maskiner 158 657 Kg., Ben 49 882 Kg., Tryksager, alle Slags 19 413 Kg., Porselænsvarer 15 058 Kg., Fayancevarer 3 550 Kg., Møbler & forarbejdede Trævarer 9 626 Kg., Spillekort 61 016 Kg., Tobaksaffald 10 000 Kg., tomme Flasker 961 363 Kg., tomme Fade 6 124 730 Kg., Vinsten 394 132 Kg., Sølv malm 7 001 320 Kg., Bly i Klumper 621 000 Kg., Hornkvæg og Heste 21 Stkr. \*\*

Fra Sevilla udførtes blandt andet: Mineralier 33 638 Tons, gammelt Jern 500 Tons, Bly i Klumper 11 300 Tons, Kobber 147 Tons, Kviksølv 218 Tons, Byg 440 Tons, Kvede 9 944 Tons, Kastanier 148 Tons, Lakrits 862 Tons, Vinsten 970 Tons, Appelsiner 8 305 Tons, tomme Fade 34 Tons, Korkebark 1 575 Tons, Flaskekork, skaaren, 314 Tons, Sæbe 1 462 Tons, Frø 1 132 Tons, Tobak 1 506 Tons, Filler 518 Tons.

Fra Huelva udførtes blandt andet: Korkebark 6 731 Tons.

Kurser. Middelkurserne var i 1891 i Cadiz paa London 3 M. Ptas 25.65 à 28.75 pr. £, 8 D. S. Ptas 25.85 à 29 pr. £, Paris 8 D. S. Ptas 102.35 à 115.50 pr. frs. 100. I Sevilla, London 3 M. Ptas 25.60 à 28.50 pr. £, Paris 8 D. S. Ptas 102.50 à 114 pr. frs. 100. I Huelva, London 3 M. Ptas 25.58 à 28.45 pr. £, Paris 8 D. S. Ptas 102.40 à 114 pr. frs. 100.

Kvarantæne. Obligatorisk Kvarantæne, der maa udstaaes ved en af følgende Anstalter: San Simon i Vigo, Sta. Maria de Oza i Corunna, Pedrosa i Santander og Mahon i Mahon, er forordnet for Fartøier kommende fra

Asien: China, Tonkin (Keiserdømmet Anam), Nagasaki paa den japanske Ø Kiusiu), alle Havne paa den arabiske Kyst ved det røde Hav mellem Lith i Nord og Lohaia i Syd, den persiske Bugt, Calcutta, Kamaran (Ø i det røde Hav), Herin (det asiatiske Tyrki), Medina, Djeddah, Mekka og Alexandrettbugten.

Oceanien. Følgende Provindser og Steder: Mindanao (Øen) Zamboanga, Tartal, Nueva Ecija, Pampanga, Sangarinaro, Tallabas, Monrog og Zambale.

Amerika. Tampa og Fackoville i Florida, Trujillo og Piura i Peru, Rio de Janeiro, Santos, Uruguayana og Corumba samt de øvrige Havne i Brasilien nordenfor Paraguay; Staterne Missisipi og Alabama.

Fartøier, kommende fra samtlige Havne i den mexikanske Bugt, La Guayra, Costa Firma og Antillerne, betragtes som smittede, naar de ere afgaaede derfra mellem 1ste Mai og 31te September, men ere fritagne den øvrige Del af Aaret.

Anmærkning. Samtlige ovennævnte Steder i Asien og Oceanien ere erklærede kolerasmittede med Undtagelse af det angivne Sted paa den arabiske Kyst, hvor der antages at herske Bubonpest. Alle de øvrige Steder er erklærede smittede af den gule Feber.

Ved Konsulatet blev med norske Fartøier paamønstreret 1 norsk og 3 udenlandske Sømænd, og afmønstreret 6 Mand.

Af skandinaviske Undersaatter er bosat i Cadiz 11 Svensker og 1 Nordmand, i Sevilla 2 Svensker og i Huelva 5 Svensker.

**C. Segerdahl.**



## Archangel.

Aarsberetning for 1891.

Konsulatdistriktets Havne Archangel, Onega og Soroka besøgte afvigte Aar af norske Fartøier:

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragt.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.		Ant.	Tons.	Seil-Skibe.	Damp-skibe.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.				
I. Ankomne.											Kr.	Kr.
Fra Norge til Archangel . . . .	-	-	-	-	48	12 228	5	2 283	53	14 511	-	-
„ Norge til Onega og Soroka . . . .	-	-	-	-	13	4 481	1	450	14	4 931	-	-
„ andre Lande til Archangel . . . .	7	1 951	-	-	31	8 079	2	1 164	40	11 194	7 300	-
„ andre Lande til Onega og Soroka . . . .	-	-	-	-	1	548	-	-	1	548	-	-
Ialt	7	1 951	-	-	93	25 436	8	3 893	108	31 184	7 300	-
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Archangel . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
„ Norgefra Onega og Soroka . . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
„ andre Lande fra Archangel . . . .	85	21 792	7	3 447	-	-	-	-	92	25 238	476 650	80 600
„ andre Lande fra Onega og Soroka . . . .	14	5 028	1	450	-	-	-	-	75	5 478	103 100	14 000
Ialt.	99	26 720	8	3 897	-	-	-	-	107	30 716	578 750	94 600

Af Dampskibe gjorde 2 hver 2 Reiser. Et norsk Seilskib forliste ved Dwinabarren under Indseiling i Ballast, et andet norsk Seilskib blev under Indlastning i Archangelsk paaseilet af et engelsk Dampskib med den Følge, at det i havareret Stand har maattet overvintre hersteds. Et norsk Seilskib berørte under Udseilingen fra Soroka Grunden og anløb i den Anledning Archangelsk for Optagelse af Søprotest\*).

De tre foregaaende Aar ankom til Distriktet: Norske Fartøier 1888 123, dr. 35 065 Tons, 1889 66, dr. 17 217 T., 1890 70, dr. 21 185 T.

Den norske Skibsfart paa Distriktet, sammenlignet med 1890, tiltog med 38 Fartøier og 9 999 Tons.

Optjent Bruttofragt var: 1891 Indgaaende for 7 norske Fartøier Kr. 7 300, Udgaaende for 107 do. Kr. 674 750. 1890 Indg. for 5 do. Kr. 4 250, Udg. 70 do. Kr. 472 900. 1889 Ind- og Udg. for 75 do. Kr. 476 250. 1888 Ind- og Udg. for 129 do. Kr. 792 514. 1887 Ind- og Udg. for 112 do. Kr. 585 100.

\*) En Jagt fra Vardø, der befandt sig paa Sælfangst søndenfor Novaja Zemlja, forliste dersteds. Mandskabet ankom til Archangel og hjemsendtes derfra til Vardø.

Det kan bemærkes, at dette Aar undtagelsesvis et Seilskib (svensk) ankom med Stykgodslast.

Optjent Bruttofragt pr. Ton for det hele Distrikt var: 1891 af 7 norske Fartøier for Indg. Kr. 3.74, do. af 107 do. for Udg. Kr. 21.94. Optjent Bruttofragt pr. Ton fra Archangel var: 1891 af 92 norske Fartøier for Udg. Kr. 22.07. De tre foregaaende Aar vare Bruttofragterne: 1890 for 50 norske Fartøier for Udg. fra Archangel Kr. 23.48, 1889 for 54 do. Kr. 28.29, 1888 for 101 do. Kr. 23.44.

Specificeret Opgave over de til Konsulatdistriktet i 1891 ank. Skibe. Russiske Kystfartøier fra norsk Finmarken ikke medregnede. Toldkammerens Opgaver.

	Archangel.						Onega.						Soroka.						Kem.						Mesen.						
	Dampsk.		Seilsk.		Summa.		Damp.		Seil.		Sum.		Damp.		Seil.		Sum.		Damp.		Seil.		Sum.		Damp.		Seil.		Summa.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	
Russiske	5	1 792	5	1 444	10	3 236	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	770	2	770
Svenske	1	478	12	3 424	13	3 902	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Norske	7	3 448	86	22 680	93	26 056	-	-	7	2 360	7	2 360	1	450	7	2 668	8	3 118	-	-	2	802	2	802	1	422	3	1 020	4	1 442	
Danske	3	2 022	25	4 608	28	6 630	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Brittiske	121	93 748	7	1 896	128	95 644	6	4 412	-	-	6	4 412	9	8 514	-	-	9	8 514	12	11 312	-	-	12	11 312	11	8 014	-	-	11	8 014	
Tydske	40	23 876	20	6 166	60	30 042	-	-	-	-	-	1	528	1	288	2	816	-	-	-	-	-	-	-	1	352	1	318	2	870	
Holl.ske	-	-	1	232	1	232	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Franske	-	-	1	160	1	170	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Ialt	177	125 364	157	40 548	334	165 912	6	4 412	7	2 360	13	6 772	11	9 492	8	2 956	19	12 448	12	11 312	2	802	14	12 114	13	8 988	6	2 098	19	11 096	

## Hvoraf ankom til Archangel:

Fra	Dampskibe.				Seilskibe.				I alt.	
	Med Ladning.		I Ballast.		Med Ladning.		I Ballast.			
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Rusland . . .	3	601	6	1 286	5	2 221	2	1 244	16	5 352
Norge . . .	2	665	71	18 342	4	2 356	57	39 346	134	60 709
Danmark . . .	-	-	19	3 215	-	-	-	-	19	3 215
England . . .	15	3 560	27	8 543	7	5 093	98	72 622	147	89 818
Tyskland . . .	1	101	3	765	-	-	2	1 671	6	2 537
Frankrige . . .	-	-	3	923	-	-	-	-	3	923
Holland . . .	-	-	6	1 772	-	-	-	-	6	1 772
Belgien . . .	-	-	1	341	-	-	1	931	2	1 272
Spanien . . .	-	-	1	314	-	-	-	-	1	314
Ialt	21	4 926	137	35 501	16	9 670	160	115 814	334	165 912

Ingen Desertioner fandt, saavidt vides, ifjor Sted tra de forenede Rigers Skibe i dette Distrikt.

Konsulatafgift blev sidste Aar i Archangel opkrævet af: 92 norske Skibe, dr. 25 238 Tons, SRbl. 809.01, 13 svenske do., dr. 3 902 Tons, SRbl. 111.44. Expeditionsafgifter udgjorde: For svenske Expeditioner SRbl. 9.36, for norske do. SRbl. 78.48, for fælles do. SRbl. 7.52, tilsammen SRbl. 95.36.

Fragterne. Korndampere erholdt 2 sh. à 2 sh. 3 d pr. quarter à 320  $\mathcal{H}$  engelsk for Havre, til Østkysten af England  $1\frac{1}{2}$  d mere til Kontinentet mellem Havre og Hamburg, og 3 d mere til Rouen. Andre Kornsorter forholdsvis overensstemmende med Baltic & London printed rates of freight.

For Lin til Dundee og Leith betalte man 25 sh. à 30 sh. pr. Ton à 20 cwt. og for Tow og Codilla 42 sh. 6 d—50 sh. For Tjære 2 sh. 5 d og 2 sh. 6 d pr. Tønde og for Trælast pr. Standard frcs. 73 til Bordeaux, frcs. 60 til Antwerpen. £ 2 til £ 2. 2 sh. 6 d til Østkysten. £ 2. 5 sh. £ 2. 10 sh. til Vestkysten. Paa Høstsiden vare Fragterne høiere, og der blev betalt til Østkysten £ 2. 12 sh. 6 d, maaske mere. Seilskibene anvendtes kun for Tjære, Beg og Trælast. Der betales dem 2 sh. 6 d til 2 sh. 9 d pr. Tønde Tjære til Østkysten, 3 d mere til Kontinentet. For Beg betales i Almindelighed 1 sh. mere pr. Tønde end for Tjære.

Trælastfragterne vare gennemsnitlig pr. Standard £ 2 til £ 2. 5 sh. til Østkysten. £ 2. 7 sh. 6 d til £ 2. 10 sh. til Vestkysten.

Exporten fra Archangelsk (Udførselen til det nordlige Norge medtages ikke her) har i 1891 som man ventede været betydeligt større end det foregaaende Aar, hvilket for Kornvarenes Vedkommende har sin Forklaring i det gode Udfald af Høsten 1890.

Exportret blev i 1891: Linfrø 43 667 Tschetwert, Rug 12 583 do., Havre 382 416 do., Byg 1 720 do., Lin 121 719 Pud, Tow & Codilla 114 554 do., Fjær 1 272 do., Tran 26 246 do., Terpentin 11 299 do., Lin-kager 76 786 do., Tjære 84 219 Tønder, Beg 15 595 do., Skind 28 780 Stkr., Matter 137 800 do., Trælast 66 272 Standard.

## Summarisk Oversigt over de til Konsulatdistriktet de sidste

	1887.						1888.					
	Dampsk.		Seilsk.		Summa.		Dampsk.		Seilsk.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske . . . . .	1	716	48	14 897	49	15 613	10	4 496	21	6 796	34	12 292
Svenske . . . . .	1	246	14	3 617	15	3 863	6	3 484	5	1 543	11	5 027
Norske . . . . .	1	584	108	30 967	109	31 551	-	-	124	35 612	124	35 612
Danske . . . . .	9	5 237	34	6 336	43	11 573	12	7 943	30	6 593	43	14 536
Brittiske . . . . .	93	54 442	7	1 448	100	60 890	121	80 574	12	3 380	133	83 954
Tydske . . . . .	21	15 158	40	10 866	64	26 024	26	15 958	48	24 710	74	30 668
Hollandske . . . . .	-	-	4	2 820	4	2 820	2	1 680	2	782	4	2 462
Franske . . . . .	-	-	-	-	-	-	1	158	-	-	1	158
Ialt .	129	81 333	255	70 951	384	152 334	178	114 293	245	69 416	423	183 709

Denne Export blev besørget ved: i 1891: 170 Dampskibe og 157 Seilskibe, i 1890: 120 Dampskibe og 118 Seilskibe.

Forbudet mod Export af Kornvarer, der først udstedtes for Rugens Vedkommende og senere udvidedes ogsaa til de andre Kornsorter, har kun havt liden Indflydelse paa Forretningerne hersteds, da Handelsmændene i Indlandet allerede havde solgt sine Varer til de herværende Exporthuse. En Undtagelse i saa Henseende gjælder dog for Rugmelets Vedkommende.

Heller ikke Archangels Handelshuse har som Regel profiteret synderlig af de ved Exportforbudet bevirkede høie Priser i Udlandet, da største Delen af Varerne allerede tidligere paa Sommeren vare solgte og afskibede. Et Par Dampskibsladninger Havre og enkelte Partier Rug har dog vistnok høstet Nytte af den feberagtige Hausse-Bevægelse. Ligeledes er høie Priser obtainerede paa ca. 3 000 Matter Rugmel, der exporteredes til Finmarken i Tidsrummet mellem Exportforbudets Ikrafttræden i Rusland forøvrigt og dets Udvidelse til ogsaa at omfatte Havnene ved det Hvide Hav.

Med Hensyn til Forretningerne i de enkelte Artikler skal forøvrigt meddeles følgende:

Linfrø. Aaret begyndte med lave Priser i Udlandet, men disse bedrede sig i Løbet af Sommeren, gik derpaa atter stærkt ned og rettede først paa sig ved Høsttide, som Følge af de dårlige Udsigter for Aarets Afkastning i Rusland. Sensommers skete ogsaa fra Norge et Par Forespørgsler denne Vare betreffende.

England betalte i Januar 38 sh. pr. 424 engelske Pund cif. Østkysten; i Marts 39 sh. til 40 sh., i April 41 sh.; paa Sommeren faldt Priserne igjen til 39 sh., men gik om Høsten atter op til 40 sh. 3 d.

## fem Aar ankomne Skibe. Toldkammerens Opgaver.

1889.						1890.						1891.					
Dampsk.		Seilsk.		Summa.		Dampsk.		Seilsk.		Summa.		Dampsk.		Seilsk.		Summa.	
Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
2	407	10	3 107	12	3 514	2	224	15	4 289	17	4 513	5	1 792	7	2 214	12	4 006
2	1 180	4	1 210	6	2 390	-	-	9	2 698	9	2 698	1	478	12	3 424	13	3 902
3	435	66	17 110	69	17 545	2	2 192	70	19 539	72	21 731	9	4 320	105	29 458	114	33 778
14	8 812	20	3 487	34	12 299	13	7 600	30	5 426	43	13 026	3	2 022	25	4 608	28	6 638
114	103 028	15	4 095	159	107 123	102	76 350	6	1 519	108	77 869	159	126 000	7	1 896	116	127 896
55	36 650	19	5 546	74	42 192	38	21 080	21	6 356	58	27 436	42	24 956	22	6 772	64	31 728
5	4 659	1	319	6	4 978	1	661	4	1 256	4	1 917	-	-	1	232	1	232
1	679	-	-	1	679	-	-	1	252	1	252	-	-	1	170	1	170
226	155 850	135	34 874	361	190 724	157	108 107	156	41 335	312	149 442	219	159 568	180	48 774	399	208 342

Holland gik op fra fl 245 til fl 270 pr. 2 040 Kg. cif.; gik derpaa om Sommeren ned til fl 250 og steg om Høsten til fl 260 cif.

Rug var i Begyndelsen af Aaret meget billig og kunde erholdes for 74 Kopek pr. Pud; men Priserne steg jævnt og uafbrudt, saa at man i April betalte 83, Mai 85, Juni 90—93 og i Begyndelsen af Juli SRbl. 1.10.

Forbudet mod Export af Rugmel, fra hvilket Archangel i den første Tid var undtaget, foranledigede en stærk Efterspørgsel efter Rug fra Holland og Rugmel fra Norge. Som Følge deraf steg Priserne paa Mel til SRbl. 14.00 pr. Matte à 9 Pud, og Priserne paa Rug vilde ligeledes være stegne, hvis der havde været Forraad forhaanden. Senhøstes anbragtes imidlertid hersteds flere Partier af Aarets Rughøst til en Pris af SRbl. 1.45 pr. Pud, hvilke Tilførsler bevirkede, at Rugmelet ikke yderligere er steget.

Med Rugmelet har Kjøbmændene gjort ganske brillante Affærer, da det som Regel ikke har kostet dem mere end 8 Rubel pr. Matte.

Havreexporten har været meget stor og overgik Fjoraarets Export med ikke mindre end 110 000 Tschetwert, hvad der svarer til omtrent 10 gode Dampskibsladninger. Dette var en Følge af 1890 Aars rige Afkastning, der ogsaa i kvalitiv Henseende gav en meget smuk Vare.

De fleste Kontraktforretninger med Udlandet blev gjort tidligt, og betalte England pr. 304 ₧ engl. cif. Østkysten, i Januar 15 sh. 4½ d, i Februar 16 sh., i Marts 16 sh. 3 d, i April 16 sh. 4½ d, men fra denne Tid blev Efterspørgselen mindre og Priserne faldende, indtil de i Juli naaede sit laveste Niveau, ca. 15 sh. I August bedredes Forholdene atter, og Priserne steg stadig, indtil de ved Exportforbudets Udfærdigelse havde naaet en Høide af 22 sh. cif. Som før nævnt har i Høiden kun et Par

Nedenstaaende, efter Kjøbmændenes Exportlister udarbejdede Tabel viser, til hvilke Lande Archangels vigtigste Exportvarer ifjor udførtes, Exporten til det nordlige Norge ikke taget i Betragtning.

	Linsæd.	Rug.	Havre.	Byg.	Flax.	Tow og Codilla.	Tran.	Fjær.	Terpentin	Linkager.	Tjære.	Beg.	Tunger.	Skind.	Matter.	Trælast.
	Tschetwerts.				P u d.				Tønder.		Dussin.	Stykker.		Std.		
England .	22 576	-	285 979	-	51 236	100 017	6 835	84	5 853	49 034	76 719	6 905	1460	21 260	124 864	46 807
Frankrig .	-	-	-	-	11 106	9 917	-	-	-	-	300	500	-	-	-	8 320
Spanien .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	143
Belgien .	-	-	83 632	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 865
Holland .	21 091	12 583	12 805	1 720	-	-	2 612	315	5 446	27 752	3 512	3 550	-	-	10 000	7 126
Tyskland .	-	-	-	-	7 774	4 620	16 799	873	-	-	1 663	2 770	-	6 520	-	1 909
Italien .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	143	1 870	-	-	-	102
Amerika .	-	-	-	-	51 553	-	-	-	-	-	1 882	-	-	-	3 000	-
Ialt .	43 667	12 568	382 416	1 720	121 719	114 554	26 246	1 272	11 299	76 786	84 219	15 595	1 460	28 780	137 860	66 272

Ladninger nydt godt af denne feberagtige Hausse. De herværende Priser gik efterhaanden op med en mærkværdig Regelmæssighed, fra SRbl. 3.30 pr. Tschetwert à 5 Pud 30—35  $\text{R}$  i Januar til SRbl. 4.10 i Juni.

Nogle Partier, der endnu vare usolgte, opnaaede i Juli og Begyndelsen af August indtil SRbl. 4.30.

By g spiller saagodtsom ingen Rolle ved den herværende Export. Kun ved særlig gunstige Anledninger, som f. Ex. under dette Aars Hausse-Bevægelse, udskibes mindre Kvantiteter af denne Kornsort.

Lin har hersteds fluktueret meget lidet i Pris og har for det meste holdt sig mellem SRbl. 34—35 pr. 10 Pud I Zabrak, der tjener som Basis for Beregningen af de høiere Sorter.

Linsorterne og de tilsvarende Priser vare følgende: II Zabrak SRbl. 30.00, I Zabrak SRbl. 35.00, IV Krone SRbl. 40.00, III Krone SRbl. 45.00, II Krone SRbl. 48.00, I Krone SRbl. 51.00.

Ogsaa i Udlandet vare Priserne temmelig faste: £ 30 for I Zabrak pr. Ton à 20 cwt. cif. Dundee, og frs. 75 pr. 100 Kg. cif. Dünkirkchen.

Heller ikke Tow & Codilla har hersteds været underkastet betydelige Svingninger, da Prisfaldet i Udlandet om Høsten blev kontraballanceret af den samtidigt stedfindende Nedgang i Kursen paa Rubler.

Man betalte hersteds pr. Pud I Tow SRbl. 2.50, II Tow SRbl. 2.10, II Codilla SRbl. 2.20, III Codilla SRbl. 1.50.

Efterspørgselen var i Udlandet ganske flau og Priserne som Følge deraf ikke høje. Den høiest betalte Pris var £ 22 cif. Skotland pr. Ton for  $\frac{1}{2}$  I og  $\frac{1}{2}$  II Tow, og den samme Pris for II Codilla. Om Høsten gik Priserne endnu betydeligt længere ned.

Sælhundtran. Som Følge af den vellykkede Sælfangst har ogsaa Exporten været betydelig. Priserne vare hersteds ikke høje, SRbl. 1.80—2.20 pr. Pud.

Fjær har urenset været betalt med fra SRbl. 4.50—6.00, alt efter Kvaliteten.

Terpentin, rød og hvid, bliver i de senere Aar i stedse stigende Kvanta fabrikeret i Indlandet og over Archangel exporteret til Udlandet. I 1891 11 299 Pud mod 6 569 Pud i 1890. De herværende Priser vare 45—52 Kopek for rød og SRbl. 1.60—1.70 for hvid Terpentin pr. Pud. Den saa hurtigt oplomstrede Produktion synes imidlertid allerede at have overfløjet Efterspørgselen; ialfald skal de udskibede Kvanta kun opnaa en lidet lønnende og slæbende Afsætning i Udlandet.

Linkager fabrikeres ikke i Archangel, men i Vologda og Ustjug, og denne Vares Export afhænger derfor udelukkende af, hvorvidt Forholdene paa Markederne tillade de herværende Exportører tidligt at indkjøbe Varen hos Fabrikkerne. Naar dette ikke er Tilfældet, bliver Varen dels afsendt til Petersburg, dels konsumeret i Indlandet. Af den sidst stedfundne Export lader det sig derfor intet slutte med Hensyn til Kvantiteten af det følgende Aars Export. Hersteds kostede Linkager 60 Kopek pr. Pud.

Tjære. Exporten var ca. 30 000 Tdr. mindre end ifjor, men desuagtet oversteg den Kravet i Udlandet; thi Priserne blev i Sommerens Løb stadig flouere. England betalte i Begyndelsen for tyk Tjære indtil 8 sh. 6 d f. o. b. men tilsidst neppe 6 sh. 9 d pr. Tønde. Holland, der fra dette Sted kun importerer tynd Tjære, betalte bedre: fl 7 $\frac{1}{2}$  og 7 pr. Tønde cif.; men ogsaa i dette Land gik Priserne betydeligt ned ved Høsttide.

Hersteds opnaaede Kjøbmændene i det Indre SRbl. 2.70 for tyk og SRbl. 3.20 for tynd Tjære pr. Tønde.

Beg, hvoraf Exporten var ca. 3 000 Tdr. mindre end ifjor, kunde derimod glæde sig ved en ganske livlig Efterspørgsel, og Priserne i Udlandet gik i Sommerens Løb endog op. I April betalte England 4 sh. pr. cwt. cif. og i Juli allerede 5 sh. I Holland var Prisen fl 145—150 pr. 2 400 Kg. cif. Hersteds kostede Beg gennemsnitlig ca. 50 Kopek pr. Pud.

Tunger. Oxetunger kostede her indtil SRbl. 9.00 pr. Pud, Rensdyrtunger indtil 16 Rubel pr. Pud.

Sælsskind. Exporten heraf har, i Lighed med Tranexporten, som Følge af den heldige Fangst, været betydeligt større end i foregaaende Aar. Store Skind kostede her indtil SRbl. 2.50 pr. Stykke, smaa hvide Skind, de saakaldte „whitecoats“, SRbl. 2.00 pr. Stykke. De exporteredes for største Delen til London og Hamburg.

Lastematter kostede 23 til 24 Kopek pr. Stykke.

Trælaster. I Beretningen for 1890 udtaltes som en Formodning, at Exporten i 1891 vilde blive ringere end det forudgaaende Aar. Denne Formodning har ikke holdt Stik; meget mere har Exporten været betydeligt større. Dette har været foranlediget ved forskellige uforudseede Omstændigheder. Forraadet af Tømmer paa de herværende Sagbrug var ved Vinterens Begyndelse ubetydeligt, men det forhaandenværende Kvantum af skaaret Last har dog som Følge af den ringe Export i 1890 vist sig at have været betydeligt større end man i Almindelighed antog. Den væsentlige Aarsag til den store Export i 1891 har dog været at søge i andre Omstændigheder.

Ved de offentlige Tømmerauktioner i 1890 holdt Sagbrugseierne sig, som tidligere berettet, saagodtsom fuldstændigt tilbage; imidlertid har de fleste af dem senere indkjøbt af Regjeringen forskellige Partier, ligesom ogsaa Kjøbmænd i det Indre har taget stærk Del i Opkjøbene udenfor Auktionerne.

Det i Vinterens Løb fældede Tømmer ankom til Archangel ganske tidligt paa Vaaren og fandt villige Kjøbere, fordi Rubelkursen, som Følge af de mislige Høstudsigter i Rusland, begyndte at falde, og i Aarets Løb ventedes yderligere at skulde falde, hvorved Sagbrugseierne sattes istand til med mindre Resico at betale de høje Priser paa Raamaterialet. Da de fleste Sagbrug ikke havde ældre Forraad af Tømmer, blev den nye Forsyning, strax efter Ankomsten, sat under Sagen, som Følge hvoraf nysagede Planker og Bord i forholdsvis store Kvantiteter ere blevne exporterede til Udlandet. I tidligere Aar blev sommerskaaret Last kun i ringe Udstrækning exporteret det samme Aar, da Last, der ikke er omhyggelig tørret, ikke godt kunde udholde Transporten med Seilskibe, hvilke tidligere næsten udelukkende anvendtes i Trælasttrafikken. I den senere Tid kommer imidlertid et stedse voxende Antal specielt for Trælasttrafikken konstruerede Dampskibe i Anvendelse, og den korte Reise af 9—10 Dage til England gjør det muligt uden Fare at exportere friskskaaren Last, der blot i 2—3 Uger har været underkastet Luftens Paavirkning.

Dertil kommer, at med Dampskib, hvis Ankomst lader sig beregne næsten paa Dag og Time, kan Afskibningen fortsættes adskilligt længere ud over Høsten. Under den stedse synkende Rubelkurs (September SRbl. 94.50, Oktober 95.00, Slutningen af samme Maaned 99.55 pr. £ 10), har Sagbrugseierne saavidt muligt tømt sine Forraad, hvorved Trælastexporten trak sig ud lige til Midten af Oktober, ny Stil.

Efterspørgselen i Udlandet var ikke meget livlig, og Priserne som Følge deraf ikke høje. England har for de gangbare Dimensioner betalt indtil



£ 12 for I, £ 9 for II og £ 6 for III pr. Standard Furu og £ 6. 10 sh. for I, £ 5. 10 sh. for II og £ 4. 10 sh. for III pr. Standard Gran, alt f. o. b.; men med den lave Rubelkurs har disse Priser alligevel antagelig svaret god Regning.

Ved Tømmerauktionerne denne Høst har Trælasthanene taget en meget livlig Del og betalt adskilligt over Taxtprisen. Alt i alt siges fra de offentlige Skove at være solgt 1 700 000 Stokke. De Forraad, der for Tiden haves, og som ville være disponible strax efter Skibsfartens Aabning, skal være meget ubetydelige, men det staar til at vente, at Afskibningerne sensommers og paa Høstsiden ogsaa dette Aar ville betydeligere, om ikke hindrende Omstændigheder maatte indtræde. De fleste Sagbrug er nu i Besiddelse af Dampskibe, der gaa Tømmerflaaderne imøde opad Floden og bugserer dem nedad sammes brede Del, hvad der selvfølgelig baade er hurtigere og sikrere end den tidligere i Brug værende Methode, efter hvilken Flaadernes Styring kun var overladt til nogle faa Arbeidere.

Efterstaaende Tabel udviser Distriktets samlede Trælastexport under de sidste fem Aar:

Aar.	Archangel.	Onega.	Soroka.	Kem.	Mesen.	Tilsammen.
1887 . . .	45 952	7 646	5 927	„	3 640	63 165
1888 . . .	52 396	8 107	4 828	„	5 408	70 739
1889 . . .	54 531	11 937	4 845	2 480	5 335	79 128
1890 . . .	36 650	6 589	4 748	3 672	5 308	56 967
1891 . . .	66 272	3 386	5 893	6 163	5 243	86 957

Det sees heraf, at Trælastexporten fra Hvidehavet i det Store og Hele taget er i stærk Fremgang. Paa Vestsiden af Hvidehavet ere nye Sagbrug under Forberedelse saavel i Kovda som i Kereth, og der tør maaske være Udsigt til, at den for et Par Aar siden nedlagte Virksomhed ved det ene af Onegas Sagbrug atter vil blive optaget. I Mesen haves nu to Sagbrug. I Archangelsk siges en af de herværende Kjøbmænd ligeledes at omgaas med Tanken om Oprettelse af et nyt Sagbrug, og skal det derhos være bestemt, at et saadant i den nærmeste Fremtid vil blive anlagt for Regning af de Keiserlige Appanagegodsers Forvaltning i Hensigt derved paa den mest fordelagtige Maade at exploitere det store Komplex af Appanage-Skove, der er beliggende i Vologdas Guvernement, og hvis Afkastning hidtil har været solgt ved offentlige Auktioner, paa samme Maade som Tømmeret fra Statsskovene.

Det mislige Resultat af Høsten 1891 er velkjendt. Ogsaa i største Delen af Archangels Guvernement har Høsten været meget slet; thi under den fugtige og overordentlig kolde Sommer er ikke engang Bygget naaet frem til Modenhed, ikke at tale om Rugen. Ogsaa Høsten af Grøntsager har været elendig. Den sydlige Del af Guvernementet saavel som Vologdas Guvernement har derimod havt en rigelig Høst, saa at Vologda endog for en Del har kunnet forsyne de nødlidende Distrikter ved Wolga med Rug, uagtet det under ordinære Forhold er netop disse Trakter, der forsyne største Delen af det nordlige Rusland med Rug. Og desuagtet har Vologdas Guvernement endnu tilstrækkelige Forraad til at kunne forsyne ogsaa Archangelsk.

Under de forhaandenværende Forhold ere Priserne ikke at anse for høie; Rugmelet vil hersteds komme paa ca. SRbl. 1.50 pr. Pud.

Ligeledes fra Vologda og den sydlige Del af Guvernementet vil der tilføres Archangel temmelig betydelige Kvanta Havre, og haaber man, at Omstændighederne ville sætte Regjeringen istand til ved Navigationens Aabning atter at frigjøre Exporten, ialfald delvis. For Exporthusene er det af Vigtighed saa tidligt som muligt at erholde Vished for, hvad man i saa Henseende har at holde sig til, da der paa Grund af den kortvarige Navigationsperiode kun gives liden Tid til at træffe de fornødne Foranstaltninger, det være sig til Export eller til Varens Lagring. Det underligger ingen Tvivl, at det Kvantum Havre, som ventes hertil, langt overstiger det lokale Forbrug og følgelig maa finde sin Afsætning i Udlandet.

Havren koster nu, her leveret, indtil 70 Kopek Pudet. Hvorledes imidlertid Priserne ville stille sig i Tilfælde af Exportens Frigivelse, er det umuligt endog blot tilnærmelsesvis at forudse.

Linfrø er meget dyrt, ca. SRbl. 1.50 pr. Pud, og Forraadene er ringe. Lin, Tow, Codilla. Høsten har været knap over hele Rusland, og Kvaliteten uregelmæssig. Isærdeleshed i de Distrikter, hvis Export gaar over de baltiske Havne, skal denne Uregelmæssighed træde skarpt frem, og er det antagelig af den Grund, at Udlandet nu fæster sin Opmærksomhed ved Archangels Lin, der som bekjendt maa gennemgaa en offentlig Vragning. Priserne i det Indre ere meget høie, og har man allerede betalt SRbl. 45 00 pr. 10 Pud I Zabrak og SRbl. 30.00 for  $\frac{1}{2}$  I,  $\frac{1}{2}$  II Tow.

Tjæreforretningen begynder meget flout, da Udlandets Noteringer ere lave; dog skal der være betalt SRbl. 2.60 pr. Tønde.

For Beg har man betalt 55 Kopek pr. Pud.

Lastematter koster ca. 22 Kopek Stykket.

Exporten i 1892 vil under ingen Omstændigheder vise en betydelig Nedgang; thi Guvernementet Wjatka, der som Regel sender en betydelig Del af sine Varer til Archangelsk, har havt en mislig Høst og vil antagelig ingen Kornvarer levere.

Foranstaaende Oversigt, der i det væsentlige hviler paa Opgaver fra Archangelsk Exporthouse, tager, som tidligere bemærket, intet Hensyn til Samhandelen med det nordlige Norge, ligesaa lidt som til Importen af de forskjellige Varer, der udføres til Hvidehavets Havne. Da dertil kommer, at Handelsstandens og Toldstyrelsens Statistiker ere ordnede efter forskjellige Systemer, gjengives nedenfor, i Lighed med tidligere Aar, et Uddrag af den ved Archangels Toldkammer førte samlede Statistik for Hvidehavets Havnes Export og Import, idet der dog ogsaa her skjælnes mellem Export og Import i videre Forstand og Export og Import til og fra det nordlige Norge.

Til udenrigske Steder udenfor det nordlige Norge exporteredes i 1891: I. Fra Archangel: Rug 110 100 Pud, Værdi SRbl. 103 606, Byg 13 200, V. 9 750, Havre 2 198 175, V. 1 243 268, Tunges & Saltkjød 791, V. 8 240, Smør 232, V. 2 104, Linsæd 354 541, V. 418 544, Lin 103 384, V. 400 108, Tow & Codilla 106 668, V. 292 656, Vildtskind 6 423, V. 34 081, Læder 237, V. 2 000, Huder & Skind 7 553, V. 47 710, Sæltran 28 510, V. 44 519, Beg og Tjære 986 206, V. 307 269, Terpentin 12 818, V. 7 292, Matter 16 487, V. 29 885, Oliekager 76 786, V. 41 049, Fjær 1 272, V. 18 750, Svinebust 450, V. 7 750, Trælast 66 272 Std., V. 2 565 892, diverse Varer, V. 372, tilsammen SRbl. 5 531 301. II. Fra Onega 3 386 Std. Trælast, Værdi SRbl. 69 495. III. Fra Soroka 5 893, V. 256 810. IV. Fra Kem 6 163, V. 232 310. V. Fra Mesen 5 243, V. 223 897, tilsammen SRbl. 782 512.

Til det nordlige Norge udførtes i russiske Kystfartøier: I. Fra Archangel i 185 Fartøier, dr. 12 676 Tons, hvoraf i 7 Dampskibe, dr. 6 714 Tons: Rugmel og Grynvarer 298 645 Pud, Værdi SRbl. 335 188, andre Kornvarer 2 115, V. 4 459, Smør 415, V. 3 563, Kjød & Flæsk 2 850, V. 8 441, Tougværk 978, V. 8 054, Hø 4 172, V. 808, Tjære 3 896, V. 4 495, Birkenæver 16 932, V. 9 056, Sæltran 490, V. 1 225, Skind 52, V. 208, Poteter og Grøntsager 1 296, V. 408, Træmaterialier 137 000, V. 21 127, Sæbe, Lys & andre Varer, V. 136, tilsammen SRbl. 398 168.

II. Fra Onega, Suma, Soroka, Kem og Mesen udførtes i 55 Fartøier, dr. 3 085 Tons: Rugmel & Havregryn 17 976 Pud, Værdi SRbl. 17 896, Smør 88, V. 632, Saltkjød 135, V. 315, Poteter 3 620, V. 760, Trælast 126 170, V. 12 109, diverse Varer, V. 696, tilsammen SRbl. 32 408.

Værdien af den samlede Export fra Hvidehavets Havne i 1891 bliver altsaa: Søgaande Export til Udlandet udenfor det nordlige Norge SRbl. 6 366 813, Cabotageexport til det nordlige Norge SRbl. 430 576, samlet Export SRbl. 6 797 389.

I 1890 var den samlede Exportværdi SRbl. 5 678 705, hvoraf til det nordlige Norge SRbl. 517 734.

Distriktets Export for de sidste fem Aar fremgaar af nedenstaaende Tabel (Værdien i Rubler):

	1887.	1888.	1889.	1890	1891.
Archangels Export til Udlandet . . .	4 744 944	5 634 377	5 601 064	4 303 958	5 584 301
Onega, Soroka, Kems og Mesens Export til Udlandet . .	816 212	836 871	1 153 727	857 013	782 512
Distriktets samlede Export, det nordl. Norge undtaget .	5 561 156	6 471 248	6 754 791	5 160 971	6 366 813
Distriktets Export til det nordlige Norge	537 851	485 882	545 039	517 734	430 576
Distriktets samlede Export . . . .	6 009 007	6 957 130	7 299 830	5 678 705	6 797 389

Import. Fra udenrigske Steder udenfor det nordlige Norge indførtes: I. Til Archangelsk: Mais 66 731 Pud, Værdi SRbl. 65 000, Salt 110 042, V. 12 860, Stenkul & Coks 281 127, V. 28 509, Metaller 2 105, V. 3 095, Maskiner & Maskindele 807, V. 6 026, Instrumenter & Fabrikarbeider 947, V. 8 203, Møllestene & Slibestene 15 965, V. 9 560, Cement, Ler og ildfast Sten 17 577, V. 3 439, Olier og Malervarer 1 130, V. 5 402, Kali & Natron 3 062, V. 2 620, Læder, Remme og Skind 58, V. 1 790, Vine, Brændevine og Øl, V. 30 484, Friske og tørrede Frugter 878, V. 3 066, Kaffe og Kolonialvarer 545, V. 6 254, diverse andre andre Varer 706, V. 706, tilsammen SRbl. 187 014. II. Til Onega, Soroka og Mesen: Maskindele, Instrumenter & Diverse 2 475 Pud, Værdi SRbl. 12 220, tilsammen SRbl. 199 234.

Fra det nordlige Norge indførtes i russiske Kystfartøier:

1. Til Archangel i 247 Fartøier, dr. 15 392 Tons, hvoraf i 7 Dampskibe, dr. 3 714 Tons. Saltet og tørret Fisk 721 541 Pud, Værdi, SRbl. 491 619, Salt 2 640 do. 555, Møllestene 2 850 do. 2 990, Ballaststen og Ler 14 884 do. 140, Skindvarer 273 do. 5 953, Læder og Maskinremme

50 do. 1 561, Kolonialvarer, Kaffe og Vine 153 do. 1 419, Parafin, Olier og Maling 283 do. 1 340, Maskiner og Maskindele 2 807 do. 13 440, Staal og Jernvarer 400 do. 3 613, Instrumenter og Fabrikarbeider 230 do. 3 489, 1 Fartøi under 100 Tons do. 50, Diverse andre Varer do. 230, Tilsammen SRbl. 526 401.

2. Til Onega, Suma, Soroka og Mesen indførtes i 24 Fartøier, dr. 1 348 Tons. Saltet og tørret Fisk 50 440 Pud, Værdi, SRbl. 34 592, Salt 2 233 do. 1 004, Mel 187 do. 283, Skindvarer 171 do. 1 177, Diverse andre Varer 11 do. 27 — 37 083. Tilsammen SRbl. 563 484.

Nedenstaaende Tabel giver en Oversigt over Samhandelen med det nordlige Norge og Konsulatdistriktet de sidste fem Aar.

Import. Aar.	Fartøier.		Forskjellige Fiskevarer.		Samlet Import. Værdi.
	Ant.	Tons.	Pud.	SRbl.	
1887	284	18 273	842 125	634 962	791 204
1888	284	18 611	952 750	734 259	759 610
1889	292	14 411	809 826	664 281	691 353
1890	314	17 394	845 688	485 530	517 718
1891	271	17 740	771 981	526 211	563 484

  

Export Aar.			Forskjellige Kornvarer.		Samlet Export.
1887	270	16 824	539 290	460 356	537 851
1888	267	18 129	535 994	405 246	485 885
1889	289	14 365	547 003	488 603	543 039
1890	293	16 514	419 635	441 753	517 734
1891	240	15 754	318 736	357 543	430 576

Distriktets Udførsel af Kornvarer til det nordlige Norge var i 1891 betydelig mindre end det foregaaende Aar og opgives fra Toldkammeret at have udgjort 318 736 Pud. mod 419 635 i 1890. Aarsagerne hertil ere foruden Pomorernes svækkede økonomiske Stilling tillige at søge i Fjoraarets Høstudsigter, der stadig forværredes under Sommerens Løb, som i den extraordinært store Vandmangel i Dwinaen, der hindrede Tilførselen. Begge Omstændigheder bevirkede selvfølgelig en stadig Stigning i Melpriserne, der efterhaanden gik op fra noget over 8 Rubel pr. Nipuds Matte til 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 11 Rubel pr. Matte. Da Priserne befandt sig paa dette Niveau, emanerede Forbudet mod Export af Rug, Rugmel og Klid, fra hvilket Hvidehavets Havne dog i den første Tid vare undtagne. Selvfølgelig foranledigede denne Omstændighed hersteds en yderligere Stigning for de nævnte Artiklers Vedkommende. Den forlangtes lige til 14 Rubel pr. Nipuds Matte. Senere udstraktes som bekjendt Forbudet ogsaa til Hvidehavet, uden at dette dog ifjor havde nogen Indflydelse paa Exportkvantummet til det nordlige Norge, der allerede havde modtaget sin væsentlige Forsyning inden det første Exportforbud emanerede. Dog blev der med det russiske Postdampskib, som tidligere nævnt, i Tidsrummet mellem Exportforbudets første Udstedelse og dets senere Udvidelse til Hvidehavet, exporteret til Finmarken ca. 3 000 Matter Mel til en Pris af 13 à 14 Rubel Matten, og uden Formidling af Pomorerne.

Forøvrigt angives den samlede Værdi af Distriktets Export til det nordlige Norge, til SRbl. 430 576 mod 563 484 i 1890.

Uagtet saaledes Pomorernes Export til det nordlige Norge i 1891 var betydeligt mindre baade i Kvantum og i angiven Værdi end de foregaaende Aar, saa angives dog det fra Norge importerede Kvantum Fiskevarer at

have udgjort ikke mindre end 771 981 Pud, til Værdi SRbl. 526 211, medens det i 1890 importerede Kvantum 845 688 Pud Fiskevarer opføres med en Værdi af kun SRbl. 485 530. Derved er dog, som oftere fremhævet, at bemærke, at Fiskevarerne ved Ankomsten hid indføres i Toldvæsenets Bøger kun efter løse Opgaver fra Skipperne, der vel selv neppe har noget Begreb om den saltede Fisks Svinding under Reisen fra Norge, eller nogen særlig Interesse af at de af dem opgivne Tal ere nøjagtige.

I Marts 1891 noteredes paa Torvet i Archangel for saltet Torsk fra SRbl. 1.20—1.50 pr. Pud, en Pris der ved Navigationens Aabning var gaaet op til 1.40—1.60. Med de første Tilførsler mærkedes Tilbagegang i Priserne, der fortsattes jævnt under hele Sommeren, indtil der ved Høstmarkedets Aabning i Begyndelsen af September gammel Stil for Torsk kun noteredes SRbl. 0.90—1.10 pr. Pud. Under Markedet bedredes Vandstandsforholdene i Dwinaen, der hele Sommeren havde været elendige, sig noget, som Følge hvoraf Priserne gik noget op, men først paa et Tidspunkt, da den største Del af Fiskevarerne allerede vare komne over paa Archangels Fiskehandleres Hænder, hvorved Prisstigningen altsaa ikke kom Pomorerne tilgode. Fiskepriserne ved Markedets Aabning, ved Midten af samme og ved Slutningen fremgaar af nedenstaaende Tabel:

	1ste Sept.	15de Sept.	30te Sept.
	SRbl. 1.10	SRbl. 1.30	SRbl. 1.40
Stor Torsk	" 0.90	" 0.80—0.95	" 1.00
Middels do.	" 0.40—0.48	" 0.50—0.60	" 0.70—0.80
Storsei	" 0.40	" 0.50	" 0.55
Hyser	" 0.70—0.80	" 0.60—0.65	" 0.70
Stenbit	" 3.20—3.30	" 3.30	" 3.20—3.30
Raadskjær	" 1.40	" 1.40—1.50	" 1.40—1.50
Tørsei	" 2.30—2.00	" 1.50—2.00	" 1.50—2.00
Kveite			

Pomorerne, som tidligere indberettet, stærkt rokkede Stilling i pекunær Henseende er derfor heller ikke ved det forgangne Aars Operationer blevet bedre. Meget mere er en yderligere Svækkelse indtraadt som Følge af den omtrent totalt mislykkede Forsendelse af saltet Lax til Petersburg og Moskow, hvor Priserne viste sig yderst flau, saaat disse Forretninger har paaført de deri interesserede Pomorer store Tab. Kjøbmændene klage ogsaa over Pomorerne stærkt voxende Gjæld. Flere Pomorfartøier ere, som tidligere indberettet, i Løbet af de senere Aar, gaaet over paa Archangels Kjøbmænds Hænder, og andre Pomorfartøier ere paa Grund af Eiernes manglende Kredit, blevne trykkede ud af Forretningerne paa Norge og henviste til at søge Anvendelse i anden Virksomhed. Man saa derfor i 1891 Pomorfartøier i Brug som Lægtene mellem Archangelsk og Barren, og vil dette visnok gjentage sig i 1892, da Pomorerne Forretninger paa Norge som Følge af den indskrænkede Melexport dette Aar ville stille et større Antal Fartøier til Disposition for anden Anvendelse.

Under 19de Februar 1892 har hans Majestæt Keiseren udstedt en Ukas, ifølge hvilken det af Hensyn til Ønskeligheden af at opretholde Pomorerne Tuskhandel paa Norge, til Fordel for disse gjøres en Undtagelse fra det almindelige Forbud mod Export af Kornvarer, og tillades i indeværende Aar at udføre Kornvarer fra Havnene i Archangels Guvernement til Norge, dog ikke over 200 000 Pud, og paa Betingelse af:

1. At saadan Udførsel kun skal tilstedes de af Archangels Guvernements Pomorer, der paa russiske Skibe drive Handel paa Norge.

2. At de til Udførsel bestemte Kornvarer kun anvendes til i norske Havne at tiltuske sig Fisk, og ikke gjøres til Gjenstand for Salg.

3. At der af Udenrigsministeren i Forbindelse med Indenrigs- og Finantsministeren fastsættes Regler for Kontrollen med ovennævnte Udførsel samt Forføjninger til de lovbestemte Straffes Anvendelse paa dem, der maatte gjøre sig skyldige i Brud paa de for Udførselen givne Forskrifter.

Disse Regler ere, saavidt vides, endnu ikke emanerede.

Meget kunde synes at lede til den Antagelse, at Retten til Export af et begrændset Kvantum Kornvarer (praktisk talt Rugmel) der tilstaaes Pomorerne ved ovennævnte Ukas, i Virkeligheden vilde være uden væsentlig reel Betydning, da Pomorerne svækkede økonomiske Stilling kunde synes at gjøre en Afbrydelse af deres Kredit hos Melhandlerne naturlig, saameget mere, som Melet, uagtet man ikke forudser nogen væsentlig Stigning, dog antages hersteds at ville komme paa 1½ Rubel Pudet, en Pris, der kunde antages at ville virke afskrækkende ogsaa paa Pomorerne. Imidlertid forsikres af herværende Handlende, at for Export frigjorte Kvantum høist sandsynlig vil blive paa vanlig Vis udkrediteret til Pomorerne og af disse i Norge borttuset mod Fisk. Vanens Magt og de traditionelle Forhold ved denne Handel gjør sig her gjældende med stor Styrke. Dertil kommer, at man vel er sig bevist, at om end Melets Dyrhed maaske kan bevirke, at en Del af den under Finmarken fiskende Almue tidligere end sædvanligt indstiller sin Virksomhed og drager hjem til sine Bosteder, saa findes der dog inden Almuen ogsaa et betydeligt Antal Fiskere, hvis Forsyning med Mel for den kommende Vinter, om de ikke skal nødsages til at gjøre Gjæld, er afhængig af, at de ved Adgangen til at bytte Fisk mod Mel sættes istand til at fortsætte Fiskeriet ud over Sommeren og derved tillige til at omgjøre sin ledige Arbeidskraft i en gangbar Vare, og denne Del af Finmarkens Almue paaregner man som Kunder, selv om Melets Dyrhed skulde tvinge dem til at afhænde sine Fiskevarer til en forholdsvis billig Pris.

Hersteds forudser man derfor, som nævnt, at den tilladte Export af 200 000 Pud Mel ogsaa virkelig vil finde Sted.

I ethvert Fald er det af ikke ganske ringe Betydning, at den russiske Styrelse af Hensyn til sine egne Undersaatters Interesse har fundet det tjenligt, til Fordel for Pomorhandelen paa Norge, at gjøre en Undtagelse fra det for Tiden i Kraft værende almindelige Forbud mod Export af Kornvarer.

Indtil 1ste Januar 1847 eksisterede som bekjendt en Nordmændene traktatmæssig tilsikret betinget Ret til, selv naar Export af Kornvarer er forbudt i Rusland, at udføre et vist Kvantum Kornvarer fra Havnene ved det Hvide Hav. Men denne Ret, der ved Handelstraktaten var gjort afhængig af en udstrakt Toldfrihed i Finmarken, bortfaldt, da Storthinget i 1845 foretog en væsentlig Indskrænkning i nævnte Toldfrihed. Det fremgaar af den Tids parlamentariske Forhandlinger, at man fra norsk Side var fuldt opmærksom paa de nye Toldpaalægs Virkninger med Hensyn til Spørgsmaalet om Sikringen af Finmarkens Forsyning med Mel, men tillige, at man ikke fandt Spørgsmaalet at være af den Vigtighed, at man af Hensyn dertil burde indstille ønskelige Reformer paa Toldtarifernes Omraade.

Istedetfor den bortfaldte Ret for Nordmændene til i Hvidehavets Havne at indkjøbe og derfra udføre et vist Kvantum Kornvarer, dels paa norske,

dels paa russiske Skibe, er altsaa for iaar traadt Pomorerne Ret til for sin egen Regning og paa russiske Skibe at bringe et vist Kvantum af disse Varer til det nordlige Norge, dog med den Begrænsning, at Varerne kun maa anvendes til Bytte mod Fisk.

Heri ligger et glædeligt Bevis for hvor dybe Rødder Samhandelen mellem det nordlige Norge og Archangels Guvernement har slaaet under det Tidsrum af snart Hundrede Aar, der er forløbet, siden Tuskhandelen med den norske Almue fra norske Skibe blev lovlig anerkjendt ved Resolution af 5te August 1796.

Da denne Handel, og overhovedet Pomorerne Forhold i det Hele taget i de sidste Aar har været Gjenstand for adskillig Opmærksomhed, tør det maaske have sin Interesse at anføre nogle Udtalelser herom saavel som om Udviklingen paa den laplandske Kyst, Udtalelser, der ere fremkomne i en i Slutningen af 1891 i Archangel udgivet Brochure, der blandt andet indeholder en kort historisk Oversigt over Pomorhandelens Udvikling i dette Aarhundrede.

Ifølge denne Fremstilling har Pomorerne Ret til fra Norge toldfrit at indføre Fiskevarer til Havnene ved det Hvide Hav havt den mest afgjørende Indflydelse paa Forholdene i disse Egne.

Den ved Toldfriheden foranledigede store Handel gav Skibsbyggeriet i disse Trakter et kraftigt Stød fremad. I den første Tid anvendtes vel kun de traditionelle smaa Lodjer, men efterhaanden begyndte man at ombytte disse med Skibe af nyere Konstruktion, egnede for en længere Seilads. I dette som i saa meget andet gik Solovetski Klodser i Spidsen. Allerede saa tidligt som i 1827 byggedes paa Klosteret 2 tremastede Slupper, maaende i Kjølen 87½ Fod og paa Dækket 112 Fod. Lidt efter lidt kom andre efter.

Da de mange Skibe lagde Beslag paa et stort Antal Matroser, aftog som Følge deraf Fiskermængden paa Murman. Principalerne, i hvis Tjeneste Hvidehavsbefolkningen tidligere havde staaet i Egenskab af Fiskere, foretrak mere og mere Handelsvirksomheden paa Norge. De deri engagerede Fartøier forsynede sig i Archangelsk med Mel, Gryn, salt Kjød, Poteter, Trælast o. s. v., og paa denne Maade autog Tuskhandelen efterhaanden større og større Dimensioner.

Denne Handel var i Begyndelsen fordelagtig for begge Parter, nemlig saalænge Nordmændene ikke havde Adgang til fra andre Steder at forsyne sig med de nævnte Artikler.

Hvilken Indflydelse Tuskhandelen har havt paa det russiske Fiskeri fremgaar af et Blik paa de statistiske Opgaver. I 1833 indførtes fra Norge 30 000 Pud Saltfisk, og nu overstiger Indførselen til Hvidehavshavnene 600 000 Pud, medens der fra Murmanskysten til de samme Havne ikke indføres mere end 200 000 Pud.

Den norske Fisks Tilsynekomst paa Hvidehavets Markeder leverede et uomtvisteligt Bevis for, at dens Egenskaber stod over den russiske Fisks og overtlydede alle om, at der til Varens Tilberedning krævedes stærkt udenlandsk Salt istedetfor den ved Saltkogerierne langs Hvidehavet fra gammel Tid udvundne Vare, der ikke længer kunde staa sig i Konkurrencen med det Salt, der brugtes i Norge.

Som Følge heraf blev der i 1847 tilstaaet Pomorerne Ret til toldfrit at indføre udenlandsk Salt til Murman, fra hvilket Sted der nu begyndte at tilflyde de russiske Markeder Fisk af bedre Kvalitet end før. Paa Murmanskysten forbruges nu for Tiden aarlig 180 000—200 000 Pud Salt.

Den med hvert Aar voxende Tilførsel af Fisk fra den norske Kyst, har trykket Priserne paa de russiske Markeder (med Undtagelee af St. Petersburg, der er stængt for den norske Fisk), og derved gjort det vanskelig for den russiske Fisk at konkurrere; men denne Omstændighed har paa den anden Side bevirket, at Varen er bleven lettere tilgjængelig for den fattige Befolkning i Archangelsk, Olonets, Vologdas og Vjatkas Guvernementer.

De mere fremsynte Pomorer, der indsaa, at Prisernes Falden paa Archangels Marked og Arbeidsfortjenestens Nedgang paa Murman var en Følge af den store Tilførsel af norsk Fisk, besluttede sig til at søge et nyt Marked, hvor deres Produkter kunde finde en fordelagtigere Afsætning. Som den første Banebryder paa dette Felt fremstod en Smaaaborger fra Suma, der i 1834 afreiste med en liden Ladning Torsk til St. Petersburg, hvor han med Fordel afsatte sine Varer. Det samme Held fulgte hans anden Expedition 1835, men i 1836 omkom han i en Storm ved den norske Kyst. De følgende Aar sendte nogle Handelsmænd saltet Torsk landværts til St. Petersburg, hvor den fandt Afsætning blandt de fattigere Befolkningslag. De mere velstaende Fartøjsførere indsaa dog, at det vilde være fordelagtigere for dem at sende Fisken søverts paa sine egne Fartøier; men i nogen Tid hindredes denne Plan af Krimkrigen.

I 1854 blokerede Englænderne samtlige Hvidehavets Havne, som Følge hvoraf dette Aar intet Sommerfiskeri fandt Sted paa Murman. De vildfarende Vaarfiskere, der bleve overraskede af Krigen og hindrede i at fortsætte sin Bedrift paa Murman, bragte sine Fartøier ind i Motkafjorden, hvorhen Fienden ikke kom, og lod dem overvintre dersteds.

Krimkrigen ruinerede mange uformuende Fartøjsførere, der havde givet sine Fiskere Forskud, hvilke selvfølgelig gik tabt. Deraf fulgte saa, at Fiskermængden paa Murman aftog, da de russiske Fartøiseiere de følgende Aar ikke kunde indlade sig paa Udrustning af Fiskere.

Efter Krimkrigens Slutning tog man mere alvorlig fat paa Spørgsmaalet om Forsendelse af Fisk til St. Petersburg, og var det nu Staden Kola, der gik i Spidsen, og som det viste sig, med et gunstigt Resultat.

Tilskyndelsen af større Partier Torsk paa St. Petersburgs Marked henledede Opmærksomheden paa det russiske Fiskeri ved Ishavet, og enkelte af de baltiske Skippere begyndte selv at reise til Murman for direkte paa Fangststedet at indkjøbe Varen, ligesom flere af Petersburgs Kjøbmænd sendte sine Betjente didhen i samme Øiemed.

I Pressen begyndte man nu ogsaa hyppigere at støde paa Artikler om Fiskerierne i Norden. Hertil bidrog ikke lidet Medlemmerne af Archangels statistiske Komite, i hvis Møder gjentagende alle hidrørende Spørgsmaal behandlede.

Diskussionen i Pressen førte til, at en Expedition under Ledelse af Professor Danilewski i 1857 blev afsendt for at studere de nordlige Trakters Naturforhold og økonomiske Betingelser.

Efter hele Sommeren at have været beskæftiget paa Murman, lykkedes det Kommissionen at vinde Gehør for Tanken om det absolut nødvendige i at gennemføre visse Forholdsregler, der kunde tjene til Ophjælp af Murmans økonomiske Stilling. Fremfor alt blev det besluttet at kolonisere den øde Kyst og i den Anledning at oprette en regelmæssig Dampskibsforbindelse mellem de vigtigste Punkter paa Kysten, samt paa den ene Side Archangelsk og paa den anden de norske Byer Vardø og Vadsø. Dette realiseredes definitivt i 1875.



Paa Dvinafloden var Dampskibsfart blevet indført 1858. Derved befordredes selvfølgelig i høi Grad Fiskeforsendelserne opad Floden.

I 1861 organiserede Solovetski Kloster sin egen Dampskibsfart.

Den regelmæssige Forsendelse af Fiskeladninger til St. Petersburg begyndte i 1870, og nu for Tiden afsendes aarlig indtil 15 Skibe med Ladninger af tilsammen 200 000 Puds Vægt, deri indbefattet Torsketræn, Kveite og Lax. Ved Paabud om Oprindelsesbeviser for den til St. Petersburg indførte Fisk er toldfri Indførsel af norsk Fisk udelukket.

Alt i alt opfiskes aarlig af den russiske Almue paa Murman ca. 400 000 Pud, hvoraf 200 000 Pud gaar til St. Petersburg og Resten til Havnene ved det Hvide Hav.

Til Ophjælp af de nordlige Distrikter nedsattes i 1882 i Archangel en lokal Kommission under Forsæde af den netop udnævnte nye Guvernør. Denne Kommission foreslog med Hensyn til Kolahalvøen og dens Kystfiskerier følgende Foranstaltninger:

1. At gjenoprette det gamle Kolske Fogderi, uafhængigt af Kems Fogderi. Denne Foranstaltning blev gennemført i 1883.

2. Afskaffelse af al Handel med stærke Drikke paa Murmanskysten, af hvad Oprindelse Drikkevarerne end maatte være. Gennemført i 1886.

3. Aarligt at udvide Antallet af de af Murmanskystens Fiskevær, der anløbes af rute-gaaende Dampskibe. Dette har været befulgt.

4. Forøgelse af Lægetilsynet, bevilget i 1885.

5. Bevilgelse af 2 000 Rubel aarlig til Disposition for det røde Kors' Filial i Archangelsk i Hensigt at underholde Sygestuer og Sygepersonale paa Murman. Bevilget i 1885.

6. Gjenoprettelse af Klosteret i Petschenga. I Henhold til den Hellige Synodes Beslutning af 1883 er dette Kloster nu under Opførelse og henlagt under Solovetski Klosters Overbestyrelse.

7. Anskaffelse af et Opsynsdampskib til Brug for den lokale Administration paa Murman. Virkeliggjort i 1886.

8. Opførelse af Logihuse paa Stationen Rasnavalok i Laplands Indre, over hvilken Fiskerne om Vaaren passere paa Veien til Murman. Bifaldt af Regjeringen i 1886.

9. Anvisning af Midler til Organisering af selvstændige Fisker-Arteler blandt den fattigere Fiskerbefolkning. Hertil blev i 1886 bevilget 30 000 Rubel.

10. Gratis af Statens Skove at udvise Træmaterialier til Bygning af Baade og Fartøier. Indvilgedes i 1885.

Desuden blev det af Kommissionen anseet for nødvendigt at oprette Melmagasiner paa Murman, hvorfor ogsaa i 1883 tre saadanne bleve anlagte, nemlig et i Petschinga, et i Gavrilowa og et i Pasreka.

Endelig blev af Kommissionen ogsaa reist følgende Spørgsmaal:

1. Om Maaden hvorpaa saavel Kysten som hele Lapland kan blive at kolonisere.

2. Om Oprettelse af Saltmagasiner paa Kysten.

3. Om Anlæg af Telegrafforbindelser.

4. Om Paalæg af en mindre Told paa Fisk, der fra den norske Kyst indføres til Havnene ved det Hvide Hav. Disse Foranstaltninger ere dog til Dato ikke gennemførte. Saavidt den russiske Brochure.

Hvad forøvrigt de sidstnævnte Spørgsmaal angaar kan endnu mærkes følgende:

Anlæg af offentlige Saltmagasiner paa Murmanskysten, ved hvilke man skulde kunne sikkert Fiskerne mod at blive udsuget af Saltimportørerne, er en Forholdsregel, om hvis Hensigtsmæssighed Meningerne hersteds ere delte. Nogle vilde nemlig anse det for heldigere, om man gav Handelsstanden Adgang til i Archangelsk at holde Transitlagre for Salt, fra hvilke Pomorerne toldfrit kunde forsynes med denne Vare, naar de afreise til sine Fiskerier ved Ishavet. Tilhængerne af en saadan Forholdsregel antage, at naar først Handelsstanden fik Ret til at anlægge saadanne Transitlagre, vilde Konkurrencen mellem Kjøbmændene beskytte de mindre bemidlede Pomorer mod at blive utilbørligt exploiterede.

Om Betydningen af de paatænkte Telegraffinier henvises til Indberetningen for forrige Aar. I den forløbne Vinter har man arbejdet med Forberedelse af Materiellet til den allerede bestaaende Llnies Forlængning fra Suma til Kem.

Hvad Spørgsmaalet om Toldpaalæg paa norsk Fisk angaar, maa det bemærkes, at al udenlandsk Fisk allerede fra gammel Tid er belagt med prohibitive Toldsatser, fra hvilke der kun er gjort Undtagelse for norsk Fisk, forsaavidt denne paa russiske Fartøier indføres til Hvidehavets Havne for Regning af Pomorer. Det omtalte Forslag om et mindre Toldpaalæg paa norsk Fisk er altsaa at forstaa saaledes, at denne Vare saavel som al anden udenlandsk Fisk ogsaa i Fremtiden principelt skulde være udelukket ved de eksisterende Toldsatser, medens Forandringen derimod kun vilde bestaa i, at den til Fordel for Pomorerne og de russiske Skibe hidtil gjældende Undtagelse forandres derhen, at norsk Fisk i russiske Fartøier, indført af Pomorer, for Fremtiden ikke skulde være ganske toldfri, men belægges med en mindre Told.

Den ovennævnte lokale Kommission i Archangel havde i sin Tid, mod Pomorerne Protest, foreslaaet en Toldsats af 5 Kopek Pudet, men Forslaget faldt i St. Petersburg.

Forsaavidt man havde haabet ved denne Foranstaltning at indskrænke Tilførselen af norsk Fisk og derved skabe en Slags Beskyttelse for de russiske Fiskerier paa Murman, vil man iaar som Følge af den begrændsede Melexport, antagelig opnaa et lignende Resultat. Det tør nemlig formodes, at en Indskrænkning i Mængden af Russernes vigtigste Byttemiddel, Mel, vil medføre et formindsket Indskjøb af norsk Fisk, og Indskrænkningerne skulde derfor komme Fiskerierne paa Murman til gode. Det er dog umuligt at forudsige, hvorvidt den nævnte Omstændighed vil have praktiske Følger for Aarets Fiskeribedrift, og i 1892 foranledige en stærkere Tilstrømning af russiske Fiskevarer. Maaske vil en Del af den Fisk, der ellers fra Murman finder Vei til St. Petersburg, iaar blive afsendt til Archangel.

Ifølge Opgaver fra Archangels Toldkammer var Tilførselen af russiske Fiskevarer i 1891 følgende:

Fra Murman tilførtes Fiskevarer til en Værdi af SRbl. 113 552, hvoraf Saltfisk 134 033 Pud, og Tørfisk 5 609 Pud. Derhos 3 369 Pud Torsketræn og 799 Pud saltet Lax.

Fra Hvidehavet angives Tilførselen af Fiskevarer til Archangel at have udgjort 102 982 Pud til en Værdi af SRbl. 127 816, hvoraf 13 069 Pud Lax. Resten hovedsagelig Sild.

Ligeledes angives tilført Archangel fra Novaja Zemlja ialt 3 656 Pud, nemlig 700 Pud Lax, 2 650 Pud Spæk og 406 Pud Huder og Vildskind.

Fra Murman opgives udført til Østersøhavnene ialt 255 620 Pud Fiskevarer. Den samlede Fangst paa Murman i 1891 skal altsaa have udgjort 399 489 Pud.

Vinteren 1890—91 udmærkede sig, som bekjendt, ved sin overordentlig ringe Snemængde. Som Følge deraf har alle Flodforbindelser, der i Rusland spille en dominerende Rolle, under Vaarløsningen været hæmmede af en ganske exceptionel lav Vandstand, saa meget mere, som Nedbøren ogsaa under Vaartiden var ringe. Fra talrige Steder i Rusland hørtes derfor Klager over, at Vareforsendelser med Vaarflommen maatte opgives. I Dvinadistriktet var dette særlig Tilfældet for Bifloden Vagas Vedkommende.

Da jeg i Vaaren 1891 har havt Anledning til at overvære Vaarløsningen i Ruslands Indre og Varernes Overførelse fra Volgaen til Dvina og deres videre Befordring paa Floden, skal jeg nedenfor, paa Grundlag af mine egne Iagttagelser i Korthed redegjøre for de vigtigste af de Omstændigheder, der ere forbundne med Vareførselen fra Volga til Archangel.

Under Vareforsendelserne fra det Indre af Rusland til Archangel spiller Stederne Rybinsk, Jaroslawl og Vologda den fornemste Rolle i Egenskab af Omlastningsstationer. Volgavarerne kjøbes i Almindelighed med Leverance i Jaroslawl, det vil sige, at de leveres ved Jernbanestationen „Volga“, beliggende ligeoverfor Jaroslawl, paa Volgaflodens modsatte, venstre Bred. Forbindelsen mellem Jaroslawl (hvorfra bredsporet Jernbane til Moskva) og Jernbanestationen „Volga“ opretholdes om Sommeren ved Dampfærger.

Rybinsk er en af Volgaflodens vigtigste Omlastningsstationer og beliggende noget høiere op ad Floden end Jaroslawl. Hid bringes de store Barker fra Volgas nedre Løb, fra hvilke Varerne omlastes i mindre Fartøier, der kunne passere Kanalsystemet paa deres videre Vei til St. Petersburg. Fra Rybinsk gaar ogsaa en Jernbane ned til Stationen Bologoe ved Moskva—Petersburger Banen. Derimod staar Rybinsk ikke i Jernbaneforbindelse med Jaroslawl, saaat man om Vinteren, naar man ikke vil bruge Hesteskyds, fra St. Petersburg nødsages at lægge Veien over Moskva forat komme frem til Jaroslawl og derfra videre mod Nord. Om Sommeren kan man selvfølgelig benytte Dampskibsforbindelse mellem Rybinsk og Jaroslawl.

Forsaavidt de til Archangel bestemte Varer ikke fra Produktionsdistrikterne af ere blevne afsendte med Barker, hvis hele Ladning er bestemt til Udlosning ved Jaroslawl, gaa disse Varer op til Rybinsk, hvorfra de med mindre Barker sendes tilbage til Jaroslawl, eller rettere sagt til Jernbanestationen „Volga“ paa den anden Side af Floden.

Paa den Tid af Vaaren, da Archangelsvarerne paa denne Maade tilstrømme Volgastationen ad de allerede aabnede Floder i det Indre, er selve Archangelisk og den nordlige Del af Dvinaen bundne af Vinteren.

Fra Volgastationen føres Varerne med en enkeltsporet, smalsporet Jernbane op til Byen Vologda, beliggende ved Floden af samme Navn.

Floden Vologda er en Biflod til Suchona, der ved sit Sammenløb med Jug faar Navnet Dvina (egentlig: den dobbelte Flod, af dwi, dwe, tve, to).

Navnet Suchona betyder den tørre Flod, saa kaldet paa Grund af dens Vandfattigdom og de deraf følgende Ulemper for Skibsfarten.

Byen og Elven Vologda, og derefter ogsaa det hele Governement „Vologda“, har faaet sit Navn af at Baadseilladsen paa Dvina i gamle Dage maa have ophørt omtrent paa det Punkt, hvor Byen nu ligger. Det russiske Ord Volok betyder nemlig den Linie mellem to Elve, ad hvilken man maa slæbe Baadene og Varerne for at komme over fra det ene Vandløb til det andet. Ordet er afledet af Verbet volotschit, at slæbe, og har altsaa en noget anden Betydning, end den P. A. Munch i sin Tid tillagde samme.

Opsøger man paa Kartet det Vandløb nedad mod Volgaen, hvorhen Slæbningen af Baadene fra Vologda i sin Tid sandsynligvis har fundet Sted under Trafikken fra Nord mod Syd, finder man ved denne Biflods øvre Løb et Punkt, der er betegnet ved Navnet „Paaschechonje“, hvilket betyder „Fodvandring“. Sandsynligvis har ogsaa Trafikken paa Volga og Dvina i gamle Dage naaet frem til Punkterne Vologda og Paaschechonje, af hvilke det første har faaet sit Navn af Baadslæbningen og det sidste af de Reisendes Vandring tilfods mellem de to Steder.

Nu for Tiden opretholdes, som ovennævnt, Forbindelsen mellem Jaroslavl og Vologda ved en smalsporet Jernbane, der har existeret i ca. 20 Aar, og hvis Anlæg derfor sandsynligvis har været foranlediget ved den i Sextiaarenes Slutning i de nordlige Governementer indtrufne Hungersnød. Sikkert er det, at det under almindelige Omstændigheder er denne Jernbane, af hvilken Archangels Governements tilstrækkelige Brødforsyning er afhængig. Det er ogsaa med den, at det Mel fremføres, der af Pomorerne afsættes i det nordlige Norge. Naar man om Vaaren passerer Volgaen ved Jaroslavl, ser man ved en særskilt Landingsplads paa Flodens venstre Bred en hel liden Flaade af Fartøier. Dette er „Archangelflaaden“.

Jernbanens Endepunkt ved Byen Vologda ligger i en betydelig Afstand fra Elven, saa at Varer, der udlosses her, maa kjøres et godt Stykke Vei inden de komme frem til Indskibningspladsen. Imidlertid findes der ogsaa en Sidebane, der fører ned til Vologdas „Udhavn“, ca. 3 Werst længere nede ved Elven. Varer, der udlosses her, kunne direkte overføres paa Flodbarkerne.

Isgangen ved selve Byen Vologda foregaar omtrent samtidigt med, at Volgaen er blevet fri op til Rybinsk. Man er altsaa i Vologda færdig til at indskibe Varerne efterhvert som de af Jernbanen fremføres. Vologda-elven skjærer midt igjennem Byen, og er dens Bredder, særlig paa det Sted, hvor Floden træder ud af Byen, paa sine Steder for største Delen optaget af Kjøbmændenes Kornlofter, Magasiner m. v., og i Vaartiden af en uafbrudt Række af Flodbarker, der modtage Varerne, efterhaanden som de udbæres af Magasinerne.

Jernbanen, der raader over en Vognpark paa ca. 300 Vogne, beforder i denne Tid indtil 6, undertiden 7 Godstog frem og tilbage i Døgnet, hvert tællende ca. 20 Vogne. Fragtsatserne fra Vologda til Volga er 6 Kopek Pudet.

Paa denne Maade fortsættes Trafikken under Vaarflommen i April Maaned, i Løbet af hvilket Dvinaens Vandsystem efterhaanden befries for Is i sit øvre Løb, ned til Ustjug, beliggende ved Sammenløbet af Suchona og Jug. Har man først faaet Varerne ned til Byen Ust-Jug, beliggende ved Sammenløbet af Suchona og Jug. Har man først faaet Varerne ned til Ustjug, er i Almindelighed den største Del af Vanskelighederne ved Transporten overvundet, og i Tidsrummet fra Dvinaens Opgang i dens øvre Løb og til dens Farbjergjørelse fra Ustjug til Havet, bringes derfor flest

muligt Barker ned til Ustjug, hvor de foreløbig blive liggende i Paavente af, at Isen efterhaanden skal brydes nedad mod Archangel.

Medens der altsaa endnu er Vinter og Stilhed i Archangelsk, hersker paa Dvinaen forøvrigt et mere eller mindre bevæget Liv, og Flodens Bugserdampskibe, Barker og Barscher, ere i uafbrudt Virksomhed.

Efterhvert som Isløsningen gaar for sig fra Ustjug nedad Elven, ifølge Barkerne efter, og det varer ikke mere end et Par Dage efter Isløsningen ved Archangelsk, før de første Slæbedampskibe med Barker indfinde sig. Fragtsatsen pr. Pud fra Vologda til Archangel dreier sig i Almindelighed om 6 à 7 Kopek.

Endnu hengaar der imidlertid som bekjendt 2 à 3 Uger, inden de udenlandske Fartøier fra Søen kan slippe ind til Archangelsk. Dampskibe, der fra St. Petersburg ønske at ankomme til Archangelsk saa tidligt som muligt efter Navigationens Aabning, pleie derfor ikke at afgaa fra førstnævnte Sted, førend efter Modtagelsen af telegrafisk Meddelelse om Isløsningen i Dvinaens Munding. Under Reisen fra St. Petersburg forsvinder i Almindelighed Isen i Hvidehavets ydre Del.

Hvis man f. Ex. afreiser fra Kristiania efter modtaget Telegram om Dvinaens Opgang ved Archangelsk og lægger Veien over Stockholm, Petersborg, Moskva, Jaroslavl og Vologda, vil man som Regel indtræffe i Archangelsk inden de første udenlandske Fartøiers Ankomst.

I Tiden mellem Isens Opgang ved Archangelsk og de udenlandske Skibes Ankomst pleier ogsaa den indre Del af Hvidehavet at blive fri, saa at de tidligste af Pomorerne kan indfinde sig med sine Fartøier, indtage Last og afgaa til Modjugøen, udenfor Dvinaens Munding, og dersteds oppebie Isløsningen i Hvidehavets Munding. Her gjentager sig altsaa paa en Maade den samme Situation som en Maaned tidligere ved Ustjug, da Barkerne ansamles dersteds for at oppebie Isgangen længere nede paa Floden.

Ved Modjuga og udenfor samme er i sidste Del af Mai Maaned gjerne samlet en ikke ubetydelig Flaade af lastede Pomorfartøier, der forblive liggende for Anker bagenfor Isen, indtil de første Dampskibe udenfra forsøge at forcere samme og trænge ind i Hvidehavet.

Disse Dampskibes Fremgang tjener for Pomorflaaden som en Angivelse af det Tidspunkt, da Isblokaden kan ansees for hævet. Det hænder dog, som bekjendt, at Hvidehavet atter for nogen Tid lukker sig, efterat allerede flere Skibe ere slupne baade ind og ud.

Det forløbne Aar, 1891, var imidlertid ogsaa med Hensyn til Isløsningen i den nordlige Del af Archangels Guvernement et Undtagelsesaar. Paa Grund af den ringe Vandmængde i Floden og det kolde Veirlig, der indtraf i Archangelsk i Mai Maaned, holdt Isen sig hersteds lige til den 21de Mai, altsaa 2 Uger længere end vanligt; men tiltrods herfor slap dog de første Dampskibe fra Søen ind til Archangelsk allerede den 29de Mai, eller kun 8 Dage efter Isgangen ved dette Sted. Kulden var endnu i Begyndelsen af Juni saa stræng, at Dampskibene under Indseilingen gennem Hvidehavet havde flere Fod Sne paa Dækket. Paa Nowaja Zemlja var der endnu i sidste Halvdel af Juli fuld Vinter.

Naar man for første Gang har Anledning til paa nært Hold at iagttage Vaartrafiken paa Dvinaen, slaes man af det forholdsvis ikke ubetydelige Antal Barker, der med indehavende Last passere op ad Floden, derved unddragende Archangelsk et vist Kvantum Varer.

Sagen er den, at med Dampskibsfartens Indførelse paa Dvinaen (fra 1858) blev Floden en bekvem Kommunikationslinie ikke alene med Strøm-

men, men ogsaa mod Strømmen, og efterat man ved Anlægget af Würtembergkanalen var sat istand til fra Dvinafloden at sende mindre Fartøier direkte frem til St. Petersburg, og efter Bygningen af Vologda—Jaroslavl-Banen til pr. Dampskib at bringe Varerne ind paa Damplokomotivernes Befordringsomraade, aabnedes der en Mulighed ikke alene for Ruslands indre Distrikter, men ogsaa for Østersøhavnene til at konkurrere med Archangelsk ogsaa i det Indre af de nordlige Guvernementer. Denne Virkning af Dvinaens Dampskibsart har jeg imidlertid intetsteds seet paapeget, uagtet man hyppigt kan støde paa Notiser om Jernbanenettets Indflydelse i denne Retning.

Der findes nu ved Dvinaens Vandløb adskillige Sagbrug, hvis Tilvirkning gaar til St. Petersburg, ligesom ogsaa flere Fabriker, hvis Produktion tager Veien opad Floden.

Dampskibsfarten paa Dvina har efterhaanden medført en stadigt voxende Overgang fra de tidligere benyttede simple Barker, der om Vinteren bygges i Indlandet og med Vaarflommen afsendes med Varer til Archangelsk, hvor de ophuggedes, til de moderne Barscher, der i Aarrækker anvendtes til Transport op og ned Floden. Disse Barscher ere i Almindelighed fra 26—35 Favne lange og kunne bære fra 15—50 Tusinde Puds Last. Dog bygges der ogsaa undtagelsesvis Barscher, der kunne bære indtil 100 000 Pud.

Barscherne hve foruden sit Lastrum under Dæk, et øvre, overbygget, høit og rummeligt Hus med metalklædt Tag, i hvilket foruden de Varer, der anbringes her, tillige Passagerer (Pilegrime og Arbeidere, ofte flere Hundrede i en Barsche), finde en billig Befordring til og fra Archangelsk. (Befordringen fra Vologda til Archangelsk, 120 norske Mil, kostede i 1891 60 Kopek eller omtrent 1 Krone).

Som tidligere bemærket, er det Floden Suchona, der frembyder de største Vanskeligheder for Skibsfarten. Her er hver Tomme Vand af Betydning, og hvert Regnskyl under Indlastningen kan i tørre Aar, som i 1891, have Indflydelse paa Vareførselen. Der siges imidlertid, at der uden forholdsvis store Omkostninger skulde kunne gjøres adskilligt for Udbedring af Forholdene. Hvad der nemlig i særlig Grad forøger Trafikvanskelighederne, er en Mængde løse Stene i Elven, nedbragt af Isen og senere overladt til sig selv, uden at nogen har bekymret sig om at faa dem borttaget fra Seiløbet, uagtet dette efter lokalkjendte Folks Sigende, uden særlige Vanskeligheder skulde kunne ske.

Lodsning af Dampskibe med deres talrige Barker har under disse Forhold udviklet sig til en speciel Kunst, der undertiden udøves med Virtuositet.

Samtlige Dvinaens Lodse har tilsammen organiseret sig som et Læg for Indkjøb af levende Fisk og sammes Forsendelse Kanalveien til St. Petersburg. Ved Formidling af dette Lodslag siges aarlig i Fisketiner at befordres til St. Petersburg 640 Pud levende Sterled, repræsenterende en Værdi af næsten 50 000 Rubel. Den bedste Sterled kommer, som bekjendt, fra Dvinaen.

Foruden gjennem den Würtembergske Kanal og Jernbanen fra Vologda til Jaroslavl har eller rettere sagt havde Guvernementet Archangelsk ogsaa Forbindelse med det øvrige Rusland gjennem Jekaterinekanalen, anlagt i 1822 til Forbindelse af Wytschegda (Biflod til Dvina) med Kama. Da det imidlertid viste sig, at Kanalen næsten ikke blev benyttet, indstilledes efter nogle Aars Forløb dens Vedligeholdelse, og den er nu næsten ganske ødelagt, men udgjør dog i Sommertiden den derværende Befolknings eneste Kommunikationslinie, ad hvilken aarlig et Par Tusinde Mand begiver sig til Arbejde til det Permske Guvernement. I varme og tørre Somre bliver dog denne Kanal ufarbar selv for lette Baade.

Den Tilstand, hvori de nordlige Guvernementers Kommunikationer befinde sig, har gjentagende tiltrukket sig Styrelsens Opmærksomhed. Senest har det russiske Kommunikationsministerium i 1886 udtalt sig om Forholdet paa følgende Maade:

Det nordlige Rusland har ingensomhelst kunstige Veie. (Ved dette Udtryk maa være bortseet fra de faatallige Landeveie, der faktisk existere). Dvinaen med dens Bifloder og nogle andre Elve i Archangelsk, Olonets og Vologdas Guvernementer befinde sig i den mest primitive Forfatning og blive daarligere Aar for Aar, da intet gjøres for at udbedre dem. Den korte nordlige Sommer betinger en meget kortvarig Skibsfart paa Floderne, og den kan heller ikke med Sikkerhed paaregnes uden under Vaarfiommen, Under hele den øvrige Tid kan man, selv paa Dvinaens gunstigste Del, Linien fra Wutschegdas Udløb i Floden til Dvinaens Munding, (600 Werst), resikere, at Fartøjerne maa omlaste i mindre Barker.

Under en saadan Mangel paa Kommunikationer, fortsætter den russiske Minister for Kommunikationsvæsenet, forbliver Distriktet afsondret fra det øvrige Rusland, da ikke en eneste bekvem Veie — bortseet fra Jernbanen Jaroslawl—Vologda — sammenknytter det med Keiserriget. Det Würtembergske System, der forener Dvinabasinets med Østersøen, befinder sig i en høist utilfredsstillende Forfatning. Jernbanen mellem Vjatka og Dvina er ikke kommet til Udførelse. Den nordlige Jekaterinekanal, der aabnedes i 1822 i Hensigt at forbinde Dvinaens Vandsystem med Kama og Volga, nedlagdes igjen i 1837. Archangels Forbindelser søværts vanskeliggjøres ogsaa ved de Banker, der ere beliggende mellem Havnen og Havet. Det er derfor uundgaaeligt at skride til en om end kun skridtvis Forbedring af Nordens Forbindelser, uden hvilken Befolkningen ikke vil kunne udvikle sig, hverken i Henseende til Erhverv eller Handel.

En definitiv Udbedring af Suchona vilde kræve betydelige Udgifter, og derfor maa man indtil videre indskrænke sig til Borttagelse af Stenene i Elven og Udbedring af Trækveiene langs Strandbredderne. En Jernbane fra Vjatka til Dvina vilde kræve betydelige Udgifter. Den nordlige Jekaterinekanal vilde imidlertid, hvis den bragtes i ordentlig Stand, sammen med Floden Wutschegda kunne gjøre hele Norden stor Nytte. Kanalen blev nedlagt, fordi det viste sig, at Trafiken kun var høist ubetydelig, saalænge Fartøjernes Befordring mod Strømmen blot kunde ske ved Folk paa Strandbredden af; efter Dampkraftens Indførelse er imidlertid Forholdet i vore Dage blevet et andet. Fra Perm og i det Hele taget fra Kamas øvre Løb er Afstanden til Archangelsk mere end 1000 Werst mindre end til St. Petersburg. Derfor er Archangelsk en bedre Udskibningshavn end Petersburg for Kamaens øvre Løb, fra Ural og fra den vestlige Del af Sibirien. Hertil kommer, at Seiladsen fra Archangelsk til f. Ex. England, er mindre farefuld og Fragterne billigere end fra den finske Bugt.

Saaledes lød den russiske Kommunikationsministers Udtalelser i 1886. Af de Arbeider, hvis Ønskelighed dengang fremhævedes, er for Tiden i Gang Uddybningsarbejderne paa Archangels Bar, om hvilke jeg i de nærmest forudgaaende Aarsrapporter har anført en Del Data.

Som det vil erindres skal der ved disse Arbeider udmudres en Seilrende gennem Barren af 21 Fods Dybde og 50 Favnes Bredde, ligesom ogsaa en i Dvinaen, i Høide med Archangel, beliggende Banke efterhaanden skal udmudres til 18 Fods Dybde, hvorved Floden vil blive tilgjængelig for dybere gaaende Skibe adskilligt længere op end nu er Tilfældet.

Allerede ifjor var Udmudringen paa denne Banke iværksat til 14 Fod,

saa at Skibe af dette Dybgaende kunde naa frem lige til Surkoffs Sagbrug, 6 Verst ovenfor Byen, der tidligere altid har maattet lægtre sin Trælast ned til Byen. Til det nye Sagbrug, der skal anlægges for Appanagegodsernes Regning, er Grund anvist 8 Verst ovenfor Byen. Ogsaa hid ville Skibene nu kunne indfinde sig.

Arbejderne paa Barren, der, som tidligere indberettet, skal udføres trinvis og afvekslende paa begge Halvdele af Seilløbets Bredde, ere ifjor naaede saavidt frem, at af Seilløbets 50 Favne i Bredde 25 ere udmudrede til en Dybde af 16 Fod. Det er dog endnu ubekjendt, hvorvidt Passagen over Barren iaar vil blive aabnet for Skibe af dette Dybgaende. Ifjor holdt man sig til den gamle Dybde af 14 Fod.

Iaar skal Arbeidet paa Seilløbets anden Halvdel paabegyndes.

Hvorvidt disse Arbejder ved Dvinaens Munding i Virkeligheden ere at betragte som Indledning til en Række af videregaaende Arbejder paa Udbedring af de nordlige Gavernementers Vandkommunikationer — saaledes som Kommunikationsministeriets oven citerede Udtalelser af 1886 skulde lade formode — vides ikke.

C. Falsen.

## Smyrna.

Der ankom fra fremmede Steder med Ladning til Hovedst. 3 norske Dampskibe, dr. 2 316 Tons og i Ballast 4, dr. 5 204 Tons, og til Vicekonsulst. med Ladning 9, dr. 4 137 T. og i Ballast 4 dr. 1 910 T. Der afgik til fremmede Steder med Ladning fra Hovedst. 5 norske Skibe dr. 5 231 T. og i Ballast 2, dr. 2 289 T. og fra Vicekons. med Ladning 13, dr. 6 050 T.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Kr. 477.52, ved Vicekonsulst. 269.25, hvoraf tilfaldt Konsulen 134.63. Af svenske Skibe ved Hovedst. Kr. 138.24, ved Vicekonsulst. 613, hvoraf tilfaldt Konsulen 306.55. Ialt tilfaldt Konsulen 1 056.94. Expeditionsafgifter af norske Skibe Kr. 20.

---

### *Aarsberetning dateret 26 Marts 1892.*

Smyrnas Havn besøges ugentlig af Paketbaade tilhørende forskellige Handelsnationer, der underholde Forbindelser med dette Land; et stort Antal Kystfarere og Seilskibe forbinder hyppig Smyrna med Øerne i Archipelet. Dampskibsrørelsen er i de sidste 30 Aar stadig gaaet frem, medens Seilskibenes Antal er gaaet forholdsvis nedad. Den i 1891 opgivne Tonnage af disse Skibe vil fremdeles stige, efterat nylig to tyske Selskaber har oprettet direkte Forbindelser mellem Hamburg og Smyrna.

Der ankom til Smyrnas Havn med Ladning 1 474 Skibe, dr. 1 311 886 Tons, hvoraf Dampskibe 1 168, dr. 1 271 259 Tons. Heraf var 7 norske Dampskibe, dr. 7 520 Tons.

Paa Grund af Karantæne ilagt Skibe kommende fra Syrien, har de store Dampskibslinier, som Messageries Maritimes, østerrigske Lloyd etc.



som anløb de smittede Havne, ophørt med sine Reiser, og da Høsten i Karamanien og Cilicien havde været overflødig, var Pakhusene opfyldt af Varer, som ikke kunde udføres, da Transportmidlerne manglede. D'Hrr. Couze d'Esson & Co. af Marseille benyttede sig af Forholdene og befragtede svenske og norske Dampskibe fra £ 350—450 Maaneden efter Tonnagen samt Kul og oprettede en regelmæssig Trafik mellem Marseille, Cypem, Jaffa, Caifa, Beyrouth, Mersina, Alexandrette, Port Said med Passagerer og Varer, hvilken ogsaa i denne Sæson vil blive opretholdt, uagtet Messageries Maritimes har gjenoptaget sine Reiser.

De svenske og norske Dampskibe har udført følgende Produkter: Bomuld i Baller, Sesam, Bomuldsfrø, Byg, Mais, vadsket Uld i Baller, Gjedefaar, Huder, Rug, Rosiner, salt Fisk, og indført Staal, Jern i Barrer, Bjelker til Bygninger, Bord og Kassebord til Oranger og Citroner. Der er ingen Tvivl om, at et Dampskibsselskab, dannet i de forenede Riger til systematisk Udnyttning af Kysterne af Lilleasien, Palestina, Syrien og Archipelet vilde gjøre store Forretninger og give godt Udbytte.

Til de forskjellige Havne ankom følgende norske Dampskibe: Til Smyrna 7, dr. 7 520 Tons, Scala Nova 2, dr. 1 669 T., Samos 2, dr. 1 669 T., Chios-Mitylene 4, dr. 3 777 T., Mersina 8, 3 434 T., Beyrut 3, 947 T., ialt 26, dr. 19 016 Tons. Derhos befragtedes 4 norske Dampskibe for Maanedsfragt af £ 650 for Fart mellem Bordeaux, Rouen, Nantes og Smyrna, Chios, Samos, Mitylene, Scala Nova, men da Frankrige har belagt Rosiner, Vin etc fra vor Provinds med en Told af frcs. 15 pr. 100 Kg., har man maattet annullere alle Certepartier eller Kontrakter sluttet til disse Destinationssteder. Tvertimod Forholdet i 1890, da intet norsk eller svensk Dampskib anløb Syriens Havne paa Grund af Karantænen, udviste Aaret 1891, at 47 Dampskibe fra de forenede Riger besøgte disse; ogsaa i dette Aar er Kontrakter afsluttet til samme Steder.

Indførsel og Udførsel. Efter Toldopgaverne var Udførselen fra Smyrna i 1890 frcs. 94 784 961, og i 1891 frcs. 87 118 753, og Indførselen 1890 frcs. 71 951 717, 1891 frcs. 71 391 355. Hele Underskuddet for 1891 af Ind- og Udførsel tilsammen var frcs. 8 226 570. Denne store Forskjel skyldes især følgende Aarsager:

Først Karantænen, grundet paa Koleraens Udbrud, som gjordes gjældende langs Palestinas, Syriens og Ciliciens Kyst og bevirkede Standsning af de store Dampskibsliniers Ruter, og ligeledes hindrede Transport af Varer til deres sædvanlige Marked Smyrna. De mindre Havne paa Lilleasiens Kyst, som Scala Nova, Samos, Chesmé, Vourla, Phoea etc., kunde derimod udføre sine Produkter med de store Dampskibe, der regelmæssigt anløbe, direkte til Europa, og berøvede saaledes Smyrna den største Del af dets Produkter. Scala Nova sendte saaledes 60 000 Tons Varer direkte til Europa, der først var ankommet paa Jernbane til Smyrna, Phoea, og Dikui, der før sendte ca. 190 000 Tons Varer til Smyrna, sender nu kun ca. 40 000 af Valonea; Resten af Varerne gaar direkte til europæiske Havne.

Dernæst er det Spørgsmaalet om de sorte Druer, idet Vindyrkerne ikke alene trues med Phyloxera, men ogsaa med en protektionistisk Tarif, som allerede har ruineret en stor Del af vore Vinhaver. Denne Tarif er istandbragt af den franske Regjering, og jeg vil i faa Ord omhandle de Følger, den vil kunne faa for Jorddyrkerne i vor Provinds og alle Steder, som frembringer Vin. De Tab, der allerede er lidt, saavel af den tyrkiske Stat,

som af Private, er uberegnelige. De franske Kamre har besluttet en protektionistisk Tarif, der er sat i Kraft fra 1ste Februar sidstl. og belægger med næsten prohibitive Satser Størstedelen af de til Frankrig indførte Varer. Siden nævnte Dag er dette Lands Havne lukket for de fleste af vore Produkter, især vore sorte Druer. Den herved forårsagede Nedgang i Prisen paa denne Vare, saavel i Smyrna som i det Indre, er saa stor, at den fremtidige Vindyrkning i dette Land bliver tvivlsom, hvis ikke Stillingen væsentlig forbedres. Efter de mest moderate Beregninger vil der, selv ved en Pris af 30 Piastre Kvintalet her paa Stedet, hvilken Pris nu er absolut uerholdelig, ikke blive noget Udbytte for Vindyrkerne i det Indre, som det vil fremgaa af følgende Beregning: Udgifter til Høstning og Tørring pr. Kvintal P 1, Tiende P 3, Afgift for Phyloxera P 0.50, Toldafgift betalt af Sælgerne, Dragere, Sække, Pakhusleie etc. P 1.75, Transport til Smyrna P 5, Kommission, Kurtage etc. P 1.75, ialt pr. Kvintal P 13. Hvis Vingaardsmanden sælger sine Druer for 30 Piastre pr. Kvintal her paa Pladsen, vil han deraf kun beholde 17. Men da hvert Kvintal Rosiner i Middeltal repræsenterer 3 Kv. friske Druer, faar han kun  $5\frac{1}{2}$  Piastre Kvintalet. De bedste Vinhaver i Lilleasien frembringer i Gjennemsnit 55 Kv. friske Druer pr. Donoum eller efter P  $5\frac{1}{2}$  pr. Kvintal, Piastre 302. Trækkes fra dette Beløb de nødvendige Udgifter til Vinens Dyrkning, P 276 pr. Donoum, faar Eieren kun P 26 pr. Donoum, neppe nok til at betale Grundskat etc. Det er utvivlsomt, at hvis Situationen vedbliver paa denne Maade, vil det blive umuligt at fortsætte Vindyrkningen i det Indre.

De sidste Efterretninger fra Vindistrikterne meddeler, at flere Vindyrkere har opgivet alt Haab og allerede begyndt at rodhugge sine Vinstokke, hvilket Exempel vil blive fulgt af de Fleste, hvis Sagerne ikke retter paa sig inden den kommende Høst. Regjeringen har, opskræmt ved Indtægternes store Nedgang, nedsat en Kommission for at undersøge Sagen og finde Udveie.

Handelsbyen Smyrna samler til Export til Udlandet Omegnens Produkter og er selv Egnens store Forretningssted. De Handelshuse, som underholder store Forbindelser med Lilleasien, sender dertil i store Partier Varer af alle Slags; efter Fradrag af eget Forbrug forsyner den Indlandets Behov og tillige i stor Udstrækning de ved Middelhavet liggende Egne, hvor dens Forsendelser naar over de mindre Kyststæder, samt ligeledes de under dens Raaderum liggende Øer i Archipelagus. Indførselen af Bjelker, Planker og Bord fra Galatz gennem Huset Baron von Popper er tiltaget betydeligt, især af skaarne Bord til Kasser for Figener, Rosiner etc. Salg sker cif Smyrna betalbar 4 Mdr. efter Fakturaens Datum i Smyrna. Træet fra Galatz er godt til Bygning, men lader meget at ønske som Emballage for Frugter; det viser sig, at Saften af Træet, naar det nylig er hugget, overfører en ubehagelig Lugt og Smag paa Frugterne, der sendes til England og Amerika. Man har forsøgt at udføre Figen i Sække og Kurve indlagt i Palmblade, men forgjæves; man har maattet vende tilbage til det gamle System at fabrikere Kasser for Frugt af Galatztræ.

Det svenske og norske Grantræ, der er uden Lugt og Kvist, passer godt hertil, og man har gjort et Forsøg, der er faldt heldigt ud; men hidtil er der kun et Firma i Fredriksstad, der har hidsendt to Ladninger Kassebord for Figen, Rosiner etc. Man maa haabe, at disse Forsendelser snart maa blive efterfulgt af andre større.

For yderligere at udvikle Trælastexporten fra Galatz har Baron von

Popper fragtet 4 norske Dampskibe for mod Maanedsfraagt at føre Trælastladninger til Batum, Konstantinopel, Smyrna, Jaffa, Alexandria; alle disse Forsendelser sker for Kjøbernes Regning, hvilke ved Modtagelsen af Fakturaerne undertegne 4 Mdr. Datovexler, enten til Banken eller Huset von Poppers i Smyrna boende Agent.

Indførselen af svensk Jern var ganske betydelig, saavel til Smyrna som til Vicekonsulaterne, nemlig til Smyrna med engelske Dampskibe 950 Tons, Vicekonsulaterne 2 035 Tons, ialt 2 985 Tons, indført via England til en Pris varierende efter Specifikation fra £ 9 til £ 9. 15 sh.

Indførselen og den aarlige Konsumtion af saltet Fisk, Klipfisk etc. er tiltaget meget, men derhos er Gjenudførslerne betydelige, især til de Centrere, hvor den græske Befolkning er fremherskende. Det er at beklage, at de norske og svenske Fiskere ikke i Levanten, hvor den kristne Befolkning nøje iagttager Fasten, finder større Afsætning for sin Industri. For Klipfisk og Røgesild er det Nødvendigheden af Transit over England, der stærkt forhøjer Priserne. Vore Produkter er imidlertid meget skattet og anseet for at være af bedste Kvalitet. Den norske Klipfisk opnaar en højere Pris. Den sendes i Dunke paa 20 Kg., der sælges her til 6—8 Piastre Oken i kurant Mynt eller 85 centimes pr. Kg.

Der kommer desuden mange andre Artikler fra Norge og Sverige, der indføres til Smyrna, enten over Hamburg eller Liverpool, og figurerer som engelske eller tyske Varer, men dog er kjendelige ved sine Etiketter eller Mærker f. Ex. Fyrstikker, Kobber i Barrer, Pakpapir, norsk og svensk Øl paa Flaskor, Ansjos i Dunke etc.

Indførsel til Smyrna 1891: Staal, Værdi i frcs., 203 440, Brændevin 371 800, Fyrstikker etc. 498 490, Stivelse 178 320, Vaaben 96 000, Smør og Margarin 2 390 000, Øl 98 220, Bygningstømmer 8 913 6000, Farvetræ 15 200, Hatte og Huer 274 200, Lys 51 320, Mur- og Tagsten 55 920, Kaffe 2 447 200, Seildug og Sække 102 160, Kaviar 69 600, Kornvarer 645 000, Kul 1 602 000, Cement og hydraulisk Kalk 303 890, Søm og Spiger 542 400, Cochenille 184 600, Spisevarer 90 720, Taugværk 111 800, Bomuldsgarn 2 048 100, Bomuldstøi 845 200, Farver 123 935, Læder og garvede Huder 3 250 000, Kobber 263 200, Klæde 1 750 100, Droguer 575 400, Mel 230 040, Jern 4 004 000, Jernvarer 499 680, Guldtraad 11 000, Ost 484 080, Uhrmager- og Guldsmedarbeide 74 000, diverse Olier 232 400, Indigo 210 000, Kork 4 440, Uldvarer og Uldgarn 4 024 000, Manufakturvarer og Garn 8 994 000, Symaskiner 143,600, Stene og Marmor 450 700, korte Varer 707 500, Møbler og Pianoer 66 600, Porcellæn 184 500, Papir og Pap 737 450, Petroleum 1 843 495, Bord 2 110 720, Bly 399 000, Potetes 434 300, saltet og nedlagt Fisk 172 100, Peber 159 840, Potaske 81 240, Isenkramvarer 2 065 000, Rum 76 590, Ris 1 558 800, Sæbe 253 000, Silkevarer 387 000, Svovl 189 000, Sukker 6 224 335, Tapeter 10 500, Pottemagerarbeide 284 820, Blikvarer 253 400, Fløiel 94 000, Vinduesglas 156 500, smaa Glasvarer 1 885 800, Klæder 490 500, Vine og Likører 369 550, Zink 223 560. Samlet Indførsel frcs. 71 391 855.

Ankomne Dampskibe: Tydske 47, dr. 56 995 Tons, engelske 292, 212 710 T., østerrigske 170, 171 937 T., belgisk 1, 1 401 T., danske 24, 25 103 T., ægyptiske 104, 114 400 T., franske 204, 276 400 T., græske 24, 16 865 T., hollandske 25, 21 651 T., italienske 55, 93 684 T., russiske 104, 154 974 T., norske og svenske 9, 9 697 T., tyrkiske 249, 133 072 T., ialt 1 314, dr. 1 388 889 Tons.

Ankomne Seilskibe: Østerrigske 4, dr. 2 275 T., græske 119, 14 651 T., italienske 29, 18 168 T., russiske 3, 309 T., tyrkiske 206, 24 796 T., ialt 361. dr. 58 199 Tons.

**F. W. Spiegelthal.**

---

Indhold: **Archangel** Side 149. — **Cadiz** S. 143. — **Kjøbenhavn** Side 113. — **Leith** Side 129. — **Smyrna** Side 172.

# Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler  
for 1891 m. M.,

No. 5. udgivet ved Departementet for det Indre.

1892.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co. Subskriptionspris 2 Kroner Aaret  
og for Udenbysboende Porto 20 Øre.

## Hamburg.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Kt.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
<b>I. Ankomne.</b>									
Fra Norge til Hovedstationen . . . . .	216	11 921	9	4 402	225	12 373	-	-	688 795
” Norge til Vicekonsulsstationerne . . .	2	500	-	-	2	500	-	-	5 125
” Sverige til Hovedstationen . . . . .	4	1 442	1	172	5	1 614	-	-	20 070
” Sverige til Vicekonsulsstationerne . . .	20	7 000	-	-	20	7 000	-	-	39 045
” andre Lande til Hovedstationen . . . . .	167	90 752	31	14 653	198	105 405	-	-	2 071 026
” andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . .	41	20 771	3	640	44	21 411	-	-	589 518
<b>Ialt</b>	<b>4 50</b>	<b>139 676</b>	<b>37</b>	<b>19 867</b>	<b>494</b>	<b>259 633</b>	<b>303</b>	<b>171 409</b>	<b>3 413 579</b>
<b>II. Afgaaede.</b>									
Til Norge fra Hovedstationen . . . . .	221	121 807	49	19 709	270	141 516	-	-	787 814
” Norge fra Vicekonsulsstationerne . . .	3	295	10	4 316	13	4 611	-	-	2 006
” Sverige fra Hovedstationen . . . . .	1	299	8	5 634	9	5 933	-	-	1 800
” Sverige fra Vicekonsulsstationerne . . .	-	-	1	338	1	338	-	-	-
” andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	105	48 945	67	45 560	172	92 505	-	-	862 814
” andre Lande fra Vicekonsulsstationen . . .	3	1 203	45	20 874	48	22 077	-	-	3 362
<b>Ialt</b>	<b>333</b>	<b>172 549</b>	<b>180</b>	<b>94 431</b>	<b>513</b>	<b>266 930</b>	<b>300</b>	<b>169 229</b>	<b>1 657 796</b>

Af svenske Skibe ankom 160, dr. 55 594 Tons.

*Aarsberetning dateret 16de April 1892.*

Da jeg kun har været ansat her nogle faa Maaneder, er jeg selvfølgelig ude af Stand til at give en mere indgaaende Fremstilling af Hamburgs Handel i Løbet af forrige Aar; jeg maa indskrænke mig til at behandle nogle enkelte Varesorter — Jernmalm, Fisk og Kvæg —, hvilke efter min Opfatning maatte kunne blive Gjenstand for en større Handel mellem Tyskland og de forenede Riger.

Jern, Staal, Jernmalm m. m. Tysklands Totalimport af Jern, Staal og Varer deraf opgik, som vedlagte Tabel (No. 1) udviser, i 1891 til 365 686 Tons, dets Totalexport deraf til 1 288 406. Heraf importeredes fra de forenede Riger 25 316 Tons og exporteredes til de samme 17 235 Tons. Den her indførte svenske Vare anvendes især til Fremstilling af finere Jern- og Staalvarer.

Med de Betingelser, Tyskland selv eier for en stadig mere udviklet Jerntilvirkning, er der neppe nogen Grund til at tro, at der her vil kunne oparbejdes noget synderlig større Marked for svensk Jern end det, som nu er. Derimod tror jeg, Svaret maa blive et andet, naar Spørgsmaalet er om Muligheden af en forøget Import af svensk Jernmalm til Tyskland.

Tysklands Totalimport af Jernmalm opgik i 1891 til 1 408 025 Tons, dets Totalexport deraf til 1 984 428 Tons. Importen bestaar hovedsagelig af bedre Sorter, fornemmelig spansk Malm; Exporten derimod bestaar af ringere Sorter, særlig „Minette“ fra Lothringen til de tilgrænsende Lande. Imedens saaledes Værdien af de i 1890 indførte 2 055 215 Tons i de statistiske Tabeller anslaaes til Rm. 77 826 000, opgives Exporten af 2 243 104 Tons i samme Aar at have en Værdi af kun Rm. 9 902 000.

I Importen af Jernmalm til Tyskland i 1891 deltog ifølge de statistiske Tabeller Sverige med kun 81 686 Tons, der skibes til Stettin og er bestemt for de schlesiske Jernværker. Hertil maa dog lægges 62 689 Tons, der via Rotterdam sendtes til de westphalske Jernværker, og som i Tabellerne figurerer som komne fra Holland. Til Sammenligning kan anføres, at Importen fra Spanien opgik til 845 600 Tons.

Om vi var i Besiddelse af den nødvendige Stenkul inden vore Lande, saa vilde jo vor Opgave være, ikke at exportere Jernmalm, men selv at smelte den, selv tilvirke Jern og Staal og derigjennem fremkalde en egen større Jern- og Staalindustri. Men saalænge det eneste Brændemateriale, der kan benyttes til Smeltning af Jernmalm i stor Maalestok, vedbliver at være Stenkul, saalænge Videnskaben ikke har bragt det dertil, at vi tilstrækkelig billig kan fremstille Elektricitet ved Hjælp af vore Vandfald og derved smelte Malmen eller benytte vor Torv og Torvkul til denne Smeltning, vil vi være nødsagede til at indføre Stenkul, hvis vi vil skabe os en større Jerntilvirkning. Muligheden af en saadan vil da være afhængig af, hvorvidt vi vil kunne indføre Stenkul tilstrækkelig billig.

Efter min Formening vilde dette Spørgsmaal bedst kunne løses derved, at vi forbinder en Import af Stenkul med en Export af Jernmalm, idet vi henter Stenkul fra de samme Egne i Udlandet, som har Behov for vor Malm. De samme Skibe, der fører Malmen ud, skulde skaffe os tilbage det Stenkul og Coakes, vi trænger til en større Jerntilvirkning. Ved en saadan Kombination vilde vor Malm blive afsat til de fordelagtigste Priser, og Kullene vil komme til at falde os billigere.

Med de stedse mere kulbesparende Masovne, som nu konstrueres, vil det sandsynligvis med Tiden lønne sig bedre at føre Kullene til Jernlejerne

end at føre Malmen til Kullejerne, hvorved vi, der har Malm, men ikke Kul, vil være bedre stillede end de Lande, der har fuldt op af Kul, men maa indføre Malm. Det fortjener i denne Forbindelse at bemærkes, at Coakesforbruget ved Fremstillingen af visse Jernsorter allerede er bragt ned til at være kun ca. 800 Tons for 1 000 Tons Raajern.

Hvad nu Sveriges Export af Malm til Tyskland angaar, saa foregaar denne for en væsentlig Del fra det mellemste Sverige via Øxelsund til Stettin, hvorfra de for det meste tyske Skibe, der er sysselsatte i denne Trafik, returnerer i Ballast til Sverige. Fra Stettin sendes Malmen pr. Jernbane til de Over-Schlesiske Bergværker, hvor den blandes med den fattigere tyske Malm. Fra Øxelsund til Stettin er Fragten ca. 4 Mark pr. Tons og med Jernbane fra Stettin til Over-Schlesien 6—7 Mark pr. Tons. I Stettin opgives Prisen paa Malm med 60 % Jern at være ca. 13 Mark.

Et Blik paa Kartet vil overbevise os om, at Stettin ogsaa er den nærmeste Havn til at modtage Malm fra Gellivara via Luleå.

For Tiden er den preussiske Regjering sysselsat med at tage Forholdsregler, der har til Hensigt at kanalisere Oderen og paa andre Maader lette Trafikken paa denne. Et Beløb af 21 500 000 Mark er allerede bevilget i dette Øiemed. Skibe med en Drægtighed af op til 400 Tons vil herved kunne gaa fra Stettin og helt ned til Kasel i Schlesien. Gjennem den allerede eksisterende Oder—Spree-Kanal vil Hamburg ved Hjælp af dette nye Anlæg komme i Forbindelse med Schlesien. Man haaber derfor, at herved baade Hamburg og Stettin skal blive betydelige Exportsteder for schlesisk Kul. Ved Oderens Kanalisering vil der kunne blive Tale om at føre Malm i Skibe eller store Lægtene op til Kuldistrikterne i Schlesien og Kul tilbage til Stettin i de samme Fartøier.

Det synes da ikke urimeligt, at inden en ikke fjern Tid svensk Malm vilde kunne skibes til Stettin i ganske andre Mængder end nu, og at de Skibe, der fører Malmen did, ikke længer som nu vil returnere i Ballast, men føre schlesiske Kul tilbage. Det maatte være af den samme Interesse baade for Tyskland og Sverige at fremme en Trafik som den omhandlede, hvorved det sidste Land vilde faa Afsætning for sin Malm og samtidig faa Stenkul til Brug for sin Jerntilvirkning, medens Tyskland vilde faa afsat Kul og samtidig modtage Malm til at blande med sin egen fattigere Jernmalm. Hvilken Interesse Tyskland har af at faa sine Kul afsatte, viser sig bedst deri, at der for Kul, som exporteres, godtgjøres en Del af den betalte Jernbanefragt.

Den Export af svensk Malm, der nu foregaar over Antwerpen og Rotterdam pr. Kanal og Jernbane til de Westphalske Jernværker, maatte vistnok ogsaa betydelig kunne udvides. Tysklands Import af spansk Jernmalm foregaar for den allervæsentligste Del ad denne Vei.

Det synes desuden, som om der inden en ikke fjern Tid vil kunne blive Tale om en lignende Kombination af Export af Malm fra Sverige til Westphalen og Import tilbage af Westphalske Coakes som den, hvorom jeg før har talt for Schlesiens Vedkommende. Den tyske Regjering har nemlig ogsaa her opstillet store Kanalprojekter, hvorved Landets største Floder skal forbindes med hinanden. Der er saaledes til „Dortmund—Ems-Kanalen“, der skal forbinde Rhinen med Nord søen, bevilget Mark 58 400 000; denne Kanal skal kunne befares af Flodskibe med Drægtighed op til 600 Tons. Fremdeles er der stillet i Udsigt den saakaldte „Mittelland-Kanal“, der skal forbinde Rhinen, Weser og Elben, samt „Elbe--Trave-Kanalen“. Specielt

for at kunne drage tilstrækkelig Nytte af Jernleierne i Lothringen er der Tale om at kanalisere Mosel.

Man venter sig store Fordele af disse Kanaler, og særlig har man derved havt Øinene henvendte paa Transporten af Malm til Kuldistrikterne og af Kul og Coakes bort fra samme. Man haaber paa denne Maade at kunne fortrænge den engelske Stenkul fra de tyske Søstæder, og at Tyskland skal blive istand til at exportere Kul og Coakes ogsaa tilsløs. Naar nu disse Kanalanelæg og Nord-Østersøkanalen blir færdige, vil derved naturligvis Malmexporten fra Sverige til Westphalen i høi Grad lettes og med Fordel kunne forbindes med Import til Sverige af Westphalske Coakes til Brug for en større svensk Jerntilvirkning.

Hvis vi vil fremkalde en saadan større Malmexport som her omhandlet og en dertil svarende Kulimport, er det imidlertid klart, at vi paa vor Side maa foranstalte Anlæg af Kanaler og Jernbaner, hvor saadanne maatte vise sig nødvendige, og at vi maa søge at fremme Sagen ved at sætte Jernbanefragterne saa lave som mulig.

Sveriges og Norges Interesser synes med Hensyn til, hvad her er omhandlet, i mange Maader at være de samme. De svenske Østersøhavne er, som bekjendt, om Vinteren som oftest lukkede paa Grund af Is, og baade Exporten af Malm og Importen af Kul maatte da foregaa via Norge. I mange Tilfælde vil ogsaa Veien over Norge være kortere; Gellivara-Malmen f. Ex. vil til mange Lande udføres lettere over Norge, og for Exporten af Malm fra den mellemste Del af Sverige vil ofte den korteste og naturligste Vei være over Kristiania. Malmexporten vil derfor med Tiden sikkert fremkalde Jernbaneanlæg mellem Gellivara og Ofoten og mellem Mellem-Sverige og Kristiania. Herigjennem vil der fremkaldes en betydelig Skibsfart fra Norge af til forskjellige Lande. Af hvilken Betydning en saadan Udslibning af Jernmalm kan være, derom faar man et Begreb, naar man hører, at der f. Ex. fra Spanien i 1890 udslibedes 4 272 170 Tons.

Jeg vil ikke forlade den her omhandlede Sag uden med et Par Ord at omtale den Frygt, man paa mange Hold i Sverige nærer for at kaste sig paa Masseproduktion af Jern og Staal. Man mener, at det svenske Trækuls-Jern derved skulde tabe i Anseelse. Nu er det ganske vist vigtigt for Sverige at opretholde den store Kredit, det svenske Trækuls-Jern nyder; men det maa dog ansees for endnu langt vigtigere, at man indfører nye Methoder og derved blir istand til at yde en Massetilvirkning af svensk Jern og Staal til en tilstrækkelig billig Pris, saaledes at Sverige kunde komme til at indtage den Stilling som jernproducerende Land, som paa Grund af dets Malmsgod tilkommer det. Som Forholdet nu er, er det meget langt fra, at saa er Tilfældet. Sveriges hele Tilvirkning af Trækuls-Jern opgaar ikke til stort mere, end hvad Krupps Etablissementer i Tyskland alene producerer; disses Jern- og Staaltilvirkning opgaar nemlig til 320 000 Tons, Forbruget af Kul og Coakes ved dem opgaar til 1 253 161 Tons, og 20 960 Arbeidere, der tilligemed sine Familier udgjør ca. 74 000 Mennesker, finder Beskæftigelse og Erhverv ved dem.

Interessant er det at se, hvilken Rang det malmrige Sverige ifølge „Zeitschrift für das deutsche Eisenhüttenwesen“ indtager iblandt de jern-tilvirkende Nationer:

Nord-Amerikas Produktion i 1890 var	9 348 000 Tons,
Storbritanniens	— i — „ 8 034 000 —
Tysklands	— i — „ 4 658 000 —



Frankriges	Produktion i 1890	var	1 970 000 Tons,
Østerrig-Ungarns	—	i —	946 000 —
Belgiens	—	i 1889	832 000 —
Ruslands	—	i 1890	746 000 —
Sveriges	—	i 1889	421 000 — o. s. v.

Man vil have vanskeligt for at føre et tilstrækkeligt Forsvar for denne ringe Udnyttelse af saa rige naturlige Betingelser. En Masseproduktion af billigt Jern bør ikke modarbeides i den Hensigt dermed at støtte den forholdsviis meget ubetydelige Tilvirkning af Trækuls-Jern. Skulde det ikke lykkes Videnskaben i en nær Fremtid at løse den Opgave at kunne fremstille et ligesaa godt og billigere Jern uden Benyttelse af Trækul, saa er der jo intet til Hinder for, at en Tilvirkning af Trækuls-Jern i mindre Maalestok som den nuværende bestaar ved Siden af en Masseproduktion af Jern ved Hjælp af Stenkul.

Man maa stadig have for Øie, at ved at udføre Malmen raa har Landet liden Fordel i Forhold til, hvad det vilde vinde ved at smelte den til Jern og forarbejde dette. Fordelen ved Udførsel af Raamalm indskrænker sig væsentlig til det Arbejde, hvortil Malmens Brydning og Forsendelse giver Anledning. Hovedfortjenesten tilfalder den, der tilvirker Jern af Malmen, det vil i dette Tilfælde sige ikke os, men de fremmede. Som Exempel kan anføres, at medens en Tons Jern i Form af Malm i Luleå sættes til en Pris af ca. 12 Kroner, koster en Tons valset Jern i Westphalen ca. 110 Kroner. Det sees heraf, i hvilken høi Grad Gevinsten falder paa Tilvirkningen.

Lad os antage, at Sverige indskrænkede sig til at exportere Malm, saa vilde denne Export, om den opgik til kun 500 000 Tons om Aaret, og Malmen udførtes i egne Skibe, neppe indbringe Landet mere end 6 Millioner Kroner. Hvis man nu satte denne Export i Forbindelse med en Import af Coakes, saa vilde, om ogsaa denne foregik ved Hjælp af egne Skibe, derved blot i Returfragt af en halv Million Tons Coakes indkomme henved 3 Millioner Kroner. Ved Hjælp af en halv Million Tons Coakes vilde der kunne tilvirkes en halv Million Tons Jern. Sættes Prisen for en Tons Stangjern til Kr. 90, skulde en saadan Jerntilvirkning indbringe 45 Millioner Kroner. En Import af  $\frac{1}{2}$  Million Tons Coakes og Tilvirkning af  $\frac{1}{2}$  Million Tons Jern vilde saaledes fremkalde Virksomhed for et særdeles betydeligt Beløb.

Den svenske Jerntilvirkning burde saaledes efter min Mening udvikle sig derhen,

1) at man kaster sig paa Masseproduktion af de simplere Sorter Jern. Naar det er sagt, at Sverige skulde mangle Folk til at værksætte en saadan Masseproduktion, saa staar dette kun daarlig i Overensstemmelse med det sørgelige Faktum, at saamange Arbeidere aarligaars udvandrer af Mangel paa Arbejde. Det synes da ikke at være Folk, Sverige mangler, men Arbejde, og en Masseproduktion af Jern vilde netop være et kraftigt Middel mod Emigrationen;

2) at det svenske Trækuls-Jern benyttes inden Landet selv til Tilvirkning af de finere Jern- og Staalvarer, i Lighed med, hvad der nu foregaar i Sheffield med svensk Jern. Den svenske Arbejder roses for sin Intelligents og paastaaes at have særlige Anlæg netop for denne Industrigren.

Ogsaa i Norge vil en betydelig Jerntilvirkning paa lignende Maade kunne fremkaldes. Selv om Norge ikke selv besad Malm, vilde Landet

gjennem Indførsel deraf fra nærliggende svenske Distrikter kunne etablere en betydelig Jerntilvirkning. Man maa her erindre, hvad der før er anført, at den svenske Malm i mange Tilfælde lettest vilde føres gennem Norge for at udskibes; intet vilde da være naturligere, end at man i Norge grundede en Jerntilvirkning paa indført svensk Malm, hvor Forholdene ellers maatte være gunstige for en saadan.

Andre Metaller og Mineralier. Det vil vistnok her være paa sin Plads at minde om den betydelige Import, der foregaar til Tyskland ogsaa af forskjellige andre Malme og Mineralier. I 1890 opgik saaledes f. Ex. Importen af Bly- og Kobbermalm til 54 572 Tons til en Værdi af 30 Millioner Mark. I denne Import deltog de forenede Riger med 3 458 Tons.

Fisk. Tabel No. 2 indeholder Fortegnelse over de fra de forenede Riger til Tyskland i Løbet af 1891 ankomne Fiskevarer. Tabel No. 3 opgiver, hvad der heraf indførtes fra de forenede Riger til Hamburg.

Som Tabel No. 2 udviser, indtager den saltede Sild den første Plads inden vor Fiskeexport til Tyskland, idet der i 1891 udførtes fra Sverige 6 341 Tons og fra Norge 33 992 Tons.

Af den til Hamburg indførte Stokfisk forbruges der lidet i Tyskland selv, og det meste af dette ringe Forbrug falder paa Rhinlandene. Den største Del forsendes videre. Forbruget af Klipfisk i selve Tyskland er endnu mindre; der kjøbes en Del af Hamburgske Huse, som igjen exporterer den videre, og Resten forsendes for Regning af vedkommende norske Exportører.

Der er vel neppe synderlig Grund til at tro, at vor Handel med Tyskland med disse Artikler vil blive af større Betydning for os, end den nu er. Hvad specielt den saltede Sild angaar, saa synes det i Betragtning af den betydelige Forbrug af fersk Sild i Vintertiden og den stærke Konkurrence med skotsk, hollandsk og tysk Sild ikke meget sandsynligt, at vor Import til Tyskland af denne Vare skulde egne sig for nogen større Udvidelse.

Det synes derimod at være paa Export af fersk Fisk, vi særlig bør henvende vor Opmærksomhed og undersøge, om ikke en saadan Export til Tyskland maatte kunne blive af den største Betydning for os.

Som altid hvor Talen er om at etablere en helt ny Handel, er imidlertid Iværksættelsen af en saadan Export forbundet med mange Vanskeligheder. Den forudsætter først og fremst en gennemgribende Forandring i vor hele Fiskeribedrift og Fiskehandel. I de norske Byer, hvor Fiskehandelen særlig har sit Sæde, har man fra gammel Tid af holdt sig til Exporten af tørret og saltet Fisk, medens Export af fersk Fisk der er en ny og lidet paaagtet Sag.

I Sverige har man ganske anderledes interesseret sig for denne Sag, som der henter sin særlige Betydning fra Vigtigheden af at finde et Marked paa nært Hold for de store Masser fersk Sild fra Sildefiskerierne ved Bohuslän. Den svenske Stat begyndte før Norge at ansætte Fiskeriagenter i Udlandet, der skulde arbeide for Sagens Fremme, først en i England og siden en i Tyskland. Senere har Norge fulgt Exemplet og ansat en Fiskeriagent i England.

Sveriges Bestræbelser har ledet til betydelige Resultater. Der forbruges nu store Kvanta af svensk fersk Sild i Tyskland, og ogsaa anden fersk Fisk fra Sverige finder en stadig større Afsætning. Angaaende Tysklands Forbrug af fersk Fisk siger den svenske Fiskeriagent i Berlin i sin

Indberetning til den Kongl. Landbruksstyrelse for 1889—90 bl. a.: „I det inre af Tyskland, isynnerhet i de større städerna, Berlin i främsta rummet, tiltager år från år förbrukningen af saltsjöfisk . . . . Vistnok har af billigare saltsjöfisk hittills endast Kolja haft någon betydelse, en fisk, som för ej så många år sedan var saa godt som okänd i det inre af landet, men hvilken nu i oerhörda quantiteter konsumeras öfver så godt som hela landet. Så torde och komma att gå med andra fisksorten (Torsk), och färsk saltsjöfisk af alla slag torde inom en ej altför långt aflägsen framtid blifva lika efterfrågad i det inre af landet, som nu i kuststäderna“. Og ifölge hvad der anföres i Fiskeriinspektör Wallems Brochure om „Handelen med fersk Fisk“, skulde Værdien af Exporten af fersk Fisk til Tyskland fra 1875—87 være voxet til det sexdobbelte, medens i samme Tidsrum Værdien af den indførte saltede Sild kun tiltog med  $\frac{1}{3}$ .

Hvorvidt vi vil være istand til at finde Afsætning for vor ferske Fisk vil først og fremst afhænge af, om vi forstaar at forsende den i større Kvanta paa en let og billig Maade, og saaledes at den holder sig. Lykkes dette, saa maa det mere eller mindre være et Tidsspørgsmaal, naar dette nye, billige og velsmagende Fødemiddel blir almindeligt og finder en langt betydeligere Afsætning, end Tilfældet nu er med den saltede og tørrede Fisk. Dette Forsendelses-Spørgsmaal synes nu at skulle blive løst paa en tilfredsstillende Maade derved, at Fisken fryses. Et større Forsøg er i Løbet af sidste Aar gjort fra Norge af, idet det norske Dampskib „Nordkap“ af Fredriksstad, drægtigt 370 R.-T. og forsynet med Fryseapparater, ankom til Altona med en Ladning frossen Hyse (4 000 Centner). Varen havde holdt sig godt, uagtet der var hængaaet Maanedag, siden den indtoges. At dette første Forsøg ikke var indbringende, skrev sig derfor ikke fra nogen Mangel ved selve Varen, men havde ganske andre Grunde, af den Art, som virker, hvergang en ny Handel skal etableres. Der viste sig nemlig fra Begyndelsen af Misfornøielse hos de herværende Fiskehandlere, der ikke likte at se en ny Vare optræde paa Markedet, fra hvilken de kunde befrygte Konkurrence. Fremdeles var Publikum mistænksomt ligeoverfor den nye, ukjendte Vare, som det ikke forstod at behandle. Misfornøielsen og Mistænksomheden skaffede sig ogsaa Udtryk i herværende Blade, hvorved den stadig blev mere udbredt og lagde Foretagendet store Hindringer iveien. Samtidig kom der dog ogsaa nogle velvillige Udtalelser i den herværende Fiskeritidning. Endelig medførte den Mangel paa Erfaring, som nødvendigvis maatte ledsage et saa nyt Foretagende, forskjellige Ulemper. Udsalget foregik saaledes fra Skibet selv; dette medfører, at Skibet maa blive liggende, saalænge Udsalget foregaar, hvorved man til en vis Grad blir ganske afhængig af Kjøberne. „Nordkap“ afgik tilsidst til Holland for der at forsøge at faa Resten af Lasten solgt.

Det forekommer mig, at man burde indrette sig paa samme Maade, som man i England har gjort med Hensyn til det frosne Faarekjød, der ankommer fra Australien og New-Zealand. Man har nemlig oprettet Afskjølingsdepoter, hvor Varen opbevares. Det er sikkert nok, at denne nu fast etablerede Handel neppe vilde existeret, hvis man havde baseret den paa Salg fra selve Skibene. Det maa virke oplysende for os at se, at denne Indførsel af frossent Faarekjød, der i 1880 gik op til 400 Stykker, nu har naaet til 3 Millioner Stykker aarlig. Men et saa betydeligt Resultat har man naturligvis ikke naaet uden gennem store Anstrængelser og Opoffrelse af baade Tid og Penge, og ligesaa lidt vil det lykkes os at bringe vor

Fiskehandel og vor Fiskeriering ind paa nye, mere lønnende Baner, uden at vi gjør lignende Anstrængelser og Opoffrelser.

Det siger sig selv, at vi i Begyndelsen maa optræde med megen Forsigtighed. Før man har indarbejdet den nye Vare, maa det fraraades at hidsende større Kvanta af fersk frossen Fisk. Først maa Varen gjøres kjendt; dette vilde formentlig bedst opnaaes ved, at man oprettede mindre Afkjølings Depoter i de større Byer, hvorfra der stadig kunde sælges Fisk til billig Pris. Det er sikkert saa, at Menneskene ikke paa noget Felt er saa konservative som paa Fødemidternes, og at alle Befolkingsklasser i det længste holder fast ved, hvad de engang er vante til. Men det forekommer mig dog at være utvilsomt, at her hvor det gjælder at indføre i et Land et velmagende, sundt og billigt Fødemiddel, maa man tilsidst overvinde disse Vanskeligheder, saasandt man bare er i Besiddelse af den nødvendige Udholdenhed. Naar Prisen paa vor ferske, frosne Fisk er betydelig lavere end Prisen paa Kjød, maa Fisken tilsidst finde almindeligt Indpas og blive stadig mere efterspurgt blandt Befolkningens brede Lag.

Af Betydning for Spørgsmaalet er det ogsaa, at Næringsværdien af Fisk ikke, saaledes som Folk ofte tror, er meget mindre end Næringsværdien af Kjød, men tvertimod nærmer sig stærkt denne. Ifølge hvad der er mig meddelt af en bekjendt Fysiolog, til hvem jeg har henvendt mig, „er Næringsværdien af Makrel, Lax og Sild omtrent den samme som for Oxekjød — for Torsk lidt mindre, men ubetydeligt.“

Dagens Pris hersteds paa de billigste Fiskesorter er:

Schellfisk (Hyse), store . . .	pr. Pund	18—24	Pf.
— middels store . . .	—	13—14	”
— smaa . . .	—	8	”
Cabliau . . . . .	—	10	”
Lengfisch . . . . .	—	8	”
Kjødpriserne stiller sig saaledes:			
Oxekjød, 1ma Kvalitet . . .	—	66—69	”
— 2den — . . .	—	60—63	”
Faarekjød, 1ma — . . .	—	65—70	”
— 2den — . . .	—	45—50	”

En Hovedgrund til, at Priserne paa Kjød altid stiller sig forholdsvis saameget høiere end paa Fisk, ligger naturligvis deri, at Kjødforsyningen (Slagtningen) kan mere eller mindre rette sig efter Efterspørgselen, medens den ferske Fisk, som man ikke forstaar at opbevare, maa kastes ind paa Markedet, strax den er fanget, hvorved dette, der i sig selv er meget indskrænket, ofte overfyldes og Fisken maa afsættes til hvilkenksomhelst opnaelig Pris. Ved derimod at fryse Fisken og derved kunne opbevare og transportere den vil den komme i tilnærmelsesvis samme Stilling som Kjødet: den vil kunne sælges i Indlandet og saaledes opnaa et snarstagt ligesaa omfattende Marked, den vil kunne sælges hele Aaret rundt, mere uafhængig af Fangsttiderne, den vil endelig kunne holdes tilbage og ikke som nu med Nødvendighed maatte gives et forceret Salg ivold.

Tiden synes netop nu saameget mere at være inde til at kaste sig paa Løsningen af det her behandlede Spørgsmaal, som vor Klipfisk, en af vore vigtigste Exportartikler, trues med gjennem en høi Told at blive udestængt fra sit vigtigste Marked, Spanien. Vi synes at burde arbeide os bort ifra en Tilstand, ifølge hvilken en af vore vigtigste Næringsveie er ganske afhæn-

gig af et enkelt Lands større eller mindre Toldsatser. Dette vil vedblive at være Tilfældet, saalænge vor Fiskeriering væsentlig skal være baseret paa en Vare som Klipfisk, hvis Marked nødvendigvis maa være meget indskrænket. For vor ferske frosne Fisk derimod vil der, naar den først var kjendt og indarbejdet, være Marked paa det hele Kontinent. Skal derfor Staten overhoved optræde med Hjælp til Fiskehandelens Fremme, saa bør vel Hjælpen komme Handelen med fersk Fisk tilgode.

Naar man hjemme har søgt at fremme Exporten af fersk Fisk, har man hidtil her som ellers havt Blikket henvendt paa Storbritannien. Nu er det sikkert nok, at intet Land forbruger saa meget fersk Fisk som Storbritannien, idet dette, ialfald i Byerne, er et inden alle Klasser almindelig anvendt Fødemiddel. Men man maa her ikke forglemme, at heller intet Land har en saa stor Fiskefaade og saa gode Betingelser for Fiskeri som Storbritannien. Vi har derfor meget vanskelig for at kunne optræde konkurrerende med dette Land paa dets eget Marked. For at finde en større Afsætning for vor ferske Fisk mener jeg derfor, vi er henviste til Tyskland og det øvrige Kontinent. Vistnok er her igjen fersk Fisk ikke blevet et blandt den bredere Befolkning almindeligt Fødemiddel; men som allerede fremhævet, naar Varen først er blevet almindelig kjendt, hvad der er vor nærmeste Opgave paa dette Omraade, saa synes det utvilsomt, at der her vil aabne sig et vidtstrakt Marked for den.

Heldigvis har man ogsaa i selve Tyskland forstaaet Betydningen af, at den bredere Befolkning lærer sig til i en ganske anden Grad end nu at benytte sig af fersk Fisk som Fødemiddel. Dette sees blandt andet af den stedfundne betydelige Lettelse i Jernbanetransporten af fersk Fisk, ligesom der heller ikke er Told derpaa. Fremdeles er fersk Fisk indført som konstant Næringsmiddel i den tyske Arme. Med den tiltagende Industri i Tyskland og den derved voxende Arbejderbefolkning i de store Fabrikbyer synes ogsaa Udsigten for en stor Handel med fersk frossen Fisk stadig at tiltage.

De i de tyske Fiskerier interesserede vil vel i Begyndelsen modarbejde en saadan Handel med fremmed frossen Fisk; men om ikke længe vil de vistnok indse, at der er Plads nok baade for den tyske Fisk og for vor. Det større Marked, der vil kunne oparbejdes ved Indførselen af den norske frosne Fisk, som kan leveres til enhver Tid af Aaret, vil ogsaa komme de tyske Fiskerier tilgode. Alene vil disse dog ikke være istand til at oparbejde og tilfredsstille et Marked, bestaaende af de brede Befolkningslag i det hele Tyskland. Ved at følge Exemplet og fryse sin Fisk vil de tyske Fiskere ikke som nu, naar Markedet er saa indskrænket, hvergang Fangsten er stor, tvinges til at sælge for lidet eller intet.

Lykkedes det, saaledes som ovenfor fremstillet, at finde et stort Marked for vor frosne Fisk, vilde dette selvfølgelig øve en mægtig Indflydelse paa vor hele Fiskeribedrift. Vi vilde ikke længer som nu, hvergang Fangsten er rigelig, have Vanskeligheder med at faa vor Fisk solgt, og idet den større Afsætning vilde gjøre Bedriften mere lønnende, kunde vi sysselsætte en større, virkelig Fiskeristand, beskjæftiget med Fiske hele Aaret rundt. Paa Grund af det større Marked vilde vi ikke i den Grad som nu være afhængig af de fremmede. Disse vilde tilsidst komme til os for at købe vor Fisk, og vi vilde ikke behøve at konsignere Varen.

Kvæg. Af Tabel No. 4 vil sees, at Tysklands Totalimport af Kvæg i 1891 opgik til 258 108 Stykker. Importen sker hovedsagelig fra Danmark, Frankrige, Holland, Østerrig-Ungarn og Schweiz. I denne Import til Tyskland

deltog Sverige med 964 Stykker Kvæg og Norge med kun 2 Stykker. Det vil sees, hvor betydelig den tyske Import af Kvæg er, og hvor ringe den Andel, vi tager i den.

Som bekjendt har baade Sverige og Norge store Betingelser for en udviklet Kvægdrift, og Opmærksomheden har da ogsaa i begge Lande været henvendt derpaa. Men vore Bestræbelser har hidtil nærmest været rettede paa at ophjælpe vor Meieribedrift, hvorimod Opdrætningen af Slagtekvæg har været forsømt. Det lidet, der er gjort for at finde Afsætning for Slagtekvæg, er altid foretaget med det storbrittanniske Marked for Øie; Tyskland og det øvrige Kontinent har man i denne Henseende ikke taget med i Betragtningen. At man her maa ændre Opfatning følger allerede med Nødvendighed af det i Storbritannien eksisterende Indførselsforbud, der synes at skulle blive permanent.

Hvad der væsentlig har bidraget til, at Importen af Kvæg til Tyskland har været i saa stærk Tiltagende, paastaaes at være den høje Korntold, der gjør Kornproduktionen til en Hovedsag for Landmanden og gjør Fødningen af Kvæg dyrere; herunder den tyske Kvægbestand blevet indskrænket. Samtidig er Folkemængden, særlig i de større Fabrikbyer, i stadig Stigende, og Folks Fordringer til en bedre Levemaade ligesaa, hvorfor Behovet for Kjød blir større.

Importen af Svin er af særlig stor Betydning. Deraf indførtes i 1891 738 590 Stykker, fruden Smaagrise 198 240 Stykker. Indførselen sker hovedsagelig fra Frankrige, Italien og Holland, Østerrig-Ungarn, Rusland og Danmark; fra det sidste Land indførtes i 1891 201 011 Stykker. Fra Sverige indførtes der 943 Stykker, fra Norge ingen.

Hamburgs Betydning som Marked for Kvæg og Svin vil fremgaa af følgende Tal, der viser Omsætningen i Aaret 1891:

Hornkvæg	88 581	Stykker	à	280 M.	=	24 802 680 M.
Kalve	63 820	—	à	120 M.	=	7 318 080 M.
Svin	420 407	—	à	80 M.	=	33 632 560 M.
Faar	148 905	—	à	30 M.	=	4 467 150 M.

---

Sum 70 220 570 M.

Med Tiden synes Hamburg at skulle blive et endnu betydeligere Marked for Slagtekvæg. Der er nu blevet bygget nye store offentlige Slagtehus hersteds, og det er Hensigten, at der herfra skal blive en stadig Forsendelse af fersk Kjød til det øvrige Tyskland.

Ogsaa af Heste er Importen til Tyskland betydelig. I 1889 opgik den til 84 329 Stykker, i 1890 til 83 506. De indførtes særlig fra Belgien, Danmark, Østerrig-Ungarn og Rusland. Indførselen fra Danmark opgives i 1891 at være opgaaet til 11 862 Stykker; fra Norge opgives der samme Aar at være kommet 12, fra Sverige 6 Stykker. Det bemærkes, at her sælges en god Del smaa russiske Heste, og det kunde derfor maaske være Spørgsmaal om, hvorvidt der ikke ogsaa kunde skaffes Marked her for den norske Fjordhest.

Jeg har allerede fra Leith af fremhævet Vigtigheden uf, at der udsendes kompetente Mænd for at undersøge alt vedrørende Handelen med Slagtekvæg, paa samme Maade som man allerede har gjort for Meierivæsenets Vedkommende. Danmarks betydelige Export af Slagtekvæg til Storbritannien var for en væsentlig Del Følgen af en saadan Udsendelse af kompetente Mænd.

Danmark har ogsaa flere Gange udsendt Mænd til Tyskland for at studere Betingelserne for en større Kvægexport derhen. En i Betydning stadig voxende saadan Export foregaar nu fra Danmark til Tyskland, især til Rhinegnene, og tyske Kvæghandlere kommer til Jylland og til Kjøbenhavn for at gjøre Indkjøb. Det forekommer mig, at det sydlige Sverige maatte eie omtrent de samme Betingelser for Kvægexport til Tyskland som Sjælland.

I denne Forbindelse tror jeg at burde udtale, at hvor det gjælder at skaffe nye Markeder for Varer som Malm, fersk Fisk og Kvæg, vil det altid blive nødvendigt, at dertil særlig beskikkede Specialister udsendes. En Konsuls Opgave kan her kun blive at give en almindelig Udsigt over de forhaandenværende Betingelser; det mere specielle Arbeide kan ikke forlanges af ham, men maa overlades til Mænd med særlig Kyndighed i vedkommende Handelsbrancher.

Om de forenede Rigers Kommunikationer med Tyskland. Som bekjendt ansees gode Kommunikationer som et af de bedste Midler til at ophjælpe et Land, ikke blot i materiel, men ogsaa i aandelig Henseende. Denne Betragtning har man ogsaa hos os tilfulde tilegnet sig, ja den kunde endogsaa synes at have gjort sig for kraftig og ensidig gjældende, som om man havde den Tro, at gode Kommunikationer var det eneste nødvendige for et Lands materielle Fremgang, og at Næringerne forøvrigt kunde skjøtte sig selv. Samtidig har dog vore Bestræbelser for at udvikle vore Kommunikationer hidtil for den væsentligste Del indskrænket sig til at gjælde Opnaaelsen af lette Forbindelser inden hvert af Rigerne og mellem de to Riger indbyrdes. Det var jo ogsaa det naturlige, at man først begyndte hermed. Men Tiden synes nu at være kommet til at optage den anden og ikke mindre vigtige Side af Spørgsmaalet om vore Kommunikationer til Besvarelse, nemlig hvorledes vore Forbindelser med Udlandet bedst og lettest vil kunne ordnes.

Naar man betragter vore Landes geografiske Beskaffenhed, der ligner en Øs, idet den faste Sammenhæng med Finland og Rusland ikke giver Anledning til mere udviklede Kommunikationer, vil man med det samme være paa det rene med, at store Vanskeligheder stiller sig iveien for Opnaaelsen af faste og lette Forbindelser med Udlandet, og hvor vigtigt det er for os at overvinde disse Vanskeligheder. Vor isolerede Beliggenhed og vore Landes vidtstrakte Territorium med store og folketomme Strækninger medfører Fare for, at de enkelte Dele inden de to Nationer blir adskilte og ligesom fremmede for hinanden, og at vore Nationer i sin Helhed blir staaende for sig selv, uden Sammenhæng med Udenverdenen. De Skranker, en saadan Afstængelse fra de store Kulturlande sætter for en Nations aandelige Udvikling og derigjennem ogsaa for dens Foretagsomhed og Fremgang paa det materielle Felt behøver her ingen nærmere Omtale. For Sveriges Vedkommende maa desuden nævnes, at de fleste Havne i Østersøen om Vinteren er stængte af Is; ogsaa Skibsfarten fra Norge er, om end i meget mindre Grad, besværliggjort om Vinteren. Dette Forhold hemmer vor Handel en betydelig Del af Aaret og virker derved igjen trykkende paa alle Næringer i de to Lande; Nationerne kommer uvilkaarlig til mere eller mindre at ligge i en Slags Vinterdvale.

Man har da ogsaa i begge Lande begyndt med Alvor at beskæftige sig med det omhandlede Spørgsmaal. Norge har saaledes for flere Aar tilbage bevilget Statsmidler til Underholdelsen af en stadig Dampskibsforbindelse hele Aaret rundt mellem England og Norges Vestkyst, og der er fra svensk Side fremkommet flere Forslag, hvis Hensigt er at lette Forbindelsen med Tyskland.

Den sidst planlagte Forbindelse mellem Sverige og Tyskland — Trelleborg—Sassnitz — vil medføre den Fordel, at man derved ikke blir afhængig af noget mellemliggende Land. Men saa stor som denne Fordel er, og saa nødvendig en Linie som denne, saa maa man dog ikke glemme, at den hurtigste og korteste Forbindelse mellem saavel Sverige som Norge og Kontinenten altid vil blive en Jernbaneforbindelse gjennem Danmark. Dette har man ogsaa til en vis Grad erkjendt, idet man jo nu har etableret en Dampfærgeforbindelse mellem Helsingborg og Helsingør, og en lignende Forbindelse er paatænkt mellem Malmø og Kjøbenhavn, saasart den sidstnævnte Bys Havn er blevet fuldendt. Fremdeles hører Dampfærgeforbindelsen mellem Korsør og Nyborg hid, og da der allerede i længere Tid har eksisteret en saadan Forbindelse mellem Fyen og Jylland, saa er der altsaa faktisk Anledning til at sende Gods helt fra de forenede Riger til Tyskland uden Omladning. Sin Berettigelse søger imidlertid en saadan Forbindelse, hvorved man er afhængig af et mellemliggende Land, deri, at den er saa kort og saa billig, som det er muligt at faa den, og i saa Henseende mener jeg, at den nuværende ikke opfylder alle Betingelser, man kan stille. Den korteste Forbindelse fra Helsingborg eller Malmø over Danmark til Hamburg, der jo er Udgangspunktet for Kommunikationerne til det vestlige og sydlige Tyskland og videre til det øvrige Europa, gaar nemlig over Lolland og Fehmern. En kombineret Jernbane- og Dampfærgeforbindelse ad denne Vei har allerede været paatænkt i Danmark, og det synes mig, at der tilsidst maa blive etableret en saadan som Fremtidens hurtigste Forbindelse mellem Kontinentet og de forenede Riger.

Skibsfart. En Sammenligning med foregaaende Aar udviser: 1890 ankom 475 norske Fartøier, dr. 225 895 T. med Bruttofragt Kr. 3 098 698, 1891, 494 do. do., dr. 259 632½ T. med Bruttofragt Kr. 3 413 579.

Tabel No. 1.

Total Import og Export til og fra Tyskland af Jern, Staal og Varer deraf i Aaret 1891: Raajern Import Tons 249 968, Export Tons 212 747, Forarbeidet I. T. 75 831, E. T. 992 350, Maskiner I. T. 39 887, E. T. 83 309. Import Tons 365 686, Export Tons 1 288 406.

Heraf fra og til de forenede Riger: Raajern Import Tons 7 330, Export Tons 298, Forarbeidet I. T. 17 425, E. T. 12 265, Maskiner I. T. 561, E. T. 4 672. Import Tons 25 316, Export Tons 17 235.

I 1891 indførtes til Hamburg (Frihavnen) fra:

	Norge.		Sverige.	
	Vægt.	Værdi.	Vægt.	Værdi.
Raajern . . .	Kg. —	M. —	Kg. 2 711 220	M. 236 660
Stang- & Smedej. "	182 500	" 34 170	" 15 220 770	" 2 757 660
Staal . . . "	15 920	" 11 260	" 939 700	" 437 300
Jerntraad . . . "	—	" —	" 684 730	" 152 840
Staaltraad . . . "	1 210	" 830	" 196 180	" 146 740
Jernsøm . . . "	943 340	" 437 110	" 232 750	" 114 320
Jernvarer . . . "	35 340	" 25 840	" 89 100	" 91 670
Maskiner . . . "	96 820	" 83 010	" 64 660	" 120 940
	Total M. 592 220		M. 4 058 130	



Til Hamburgs Frihavn indførtes fra de forenede Riger i Aaret 1891 af Bly-, Kobber- og Chrom-Malm etc. fra:

Norge.				Sverige.				
Blymalm . . . .	Kg.	134 840	M.	35 300	Kg.	1 920	M.	300
Chrommalm . . .	"	50 000	"	5 000	"	—	"	—
Guld- og Sølv- malm . . . . .	"	263 550	"	75 050	"	13 230	"	3 210
Kobolt & Nickelm..	"	157 870	"	131 510	"	2 000	"	220
Kobbermalm . . .	"	11 370	"	2 970	"	72 650	"	75 200
Raakobber . . . .	"	128 560	"	150 600	"	104 580	"	101 100
Gelbmetal . . . .	"	112 280	"	86 490	"	24 800	"	20 110
Messing . . . . .	"	2 550	"	1 880	"	9 130	"	7 100
Raazink . . . . .	"	4 900	"	670	"	60 400	"	23 440
Raasølv . . . . .	"	—	"	—	"	2 448	"	315 540
<b>Total</b>				<b>M. 489 470</b>	<b>M. 546 220</b>			

## No. 2.

Totalindførsel af Fiskevarer til Tyskland i Aaret 1891:

Fersk Fisk Kg. 44 313 300, Stokfisk Kg. 1 084 400, (Opgave over Klip-fisk mangler), Fisk saltet i Fade Kg. 4 224 500, Fisk nedlagt i Eddik, Olie etc. Kg. 308 200, Fisk saltet i Glasse og Fisk alleslags i hermetisk lukkede Fad Kg. 686 400, Sild saltet Kg. 168 107 200, Hummer & Skildpadder Kg. 324 700, Tran & Spæk Kg. 12 400 800.

Heraf fra de forenede Riger:

		Norge.		Sverige.	
Fersk Fisk . . . . .	Kg.	880 100	Kg.	23 502 900	
Stokfisk . . . . .	"	283 200	"	4 100	
Fisk saltet i Fade . . . . .	"	38 000	"	104 400	
Fisk nedlagt i Eddik, Olie etc. . . . .	"	189 200	"	11 400	
Fisk saltet i Glasse og Fisk alleslags i hermetisk lukkede Fad . . . . .	"	39 900	"	2 900	
Sild saltet . . . . .	"	33 992 900	"	6 341 700	
Hummer . . . . .	"	89 500	"	1 400	
Tran & Spæk . . . . .	"	7 786 400	"	186 300	

## No. 3.

Til Hamburgs Frihavn indførtes i 1891 fra:

Norge.				Sverige.				
Sild . . . . .	Tdr.	48 137	M.	1 019 340	Tdr.	8 348	M.	155 910
Anchovis . . . .	Kg.	158 160	"	85 360	Kg.	2 550	"	2 300
Tilberedet Fisk . . . . .	"	57 990	"	69 570	"	1 950	"	4 110
Fersk Fisk . . . .	"	800 900	"	483 450	"	969 360	"	104 750
Tørret Fisk . . . .	"	7 346 230	"	3 703 680	"	3 390	"	1 780
Hummer . . . . .	"	32 210	"	70 560	"	—	"	—
Hvalfiskbarder . . . . .	"	1 080	"	4 300	"	—	"	—
Fiskeguano . . . .	"	4 560 810	"	691 030	"	—	"	—
Tran . . . . .	Tdr.	52 073	"	2 330 740	Tdr.	1 070	"	36 650
<b>Total</b>				<b>M. 8 458 030</b>	<b>M. 308 500</b>			

## No. 4.

Total Indførsel af Heste, Kvæg etc. til Tyskland fra de forenede Riger i Aaret 1891: Heste fra Norge 12, fra Sverige 6, Kjør fra Sverige 243, Oxer fra do. 254, Ungkreaturer fra Norge 2, fra Sverige 467, Svin fra Sverige 943, Faar fra do. 76.

Total importen af Kvæg til Tyskland opgik i 1891 til: Kjør 133 527 Stk., Tyre 8 369, Oxer 41 082, Ungkreaturer 75 130.

Indførsel tilsøs af nogle Hovedartikler fra Norge og Sverige til Frihavnen i Hamburg i Aaret 1891:

	Norge.		Sverige.	
	Maalestok.	Værdi. M.	Maalestok.	Værdi. M.
Frisk Frugt . . . . .	Kg. 12 200	3 510	Kg. 67 870	17 430
Sprit . . . . .	Liter 103 430	27 270	Liter 25 800	6 040
Likør etc. . . . .	" 9 890	11 060	" 14 420	9 500
Øl . . . . .	" 493 770	288 820	" 25 650	14 690
Havre . . . . .	Kg. 13 530	1 660	Kg. 415 450	54 600
Erter . . . . .	" 880	250	" 20 000	4 270
Karve . . . . .	" 112 400	42 690	" 11 910	3 980
Vildt & Fugl . . . . .	" 11 280	16 500	" —	—
Smør . . . . .	" 7 560	10 540	" 5 600	8 230
Planker & Bord . . . . .	" 5 773 160	257 070	" 12 177 730	553 950
Stav . . . . .	" 880	100	" 455 330	32 310
Sand og Granitsten . . . . .	" 18 891 950	522 290	" 32 080 530	809 900
Trækul . . . . .	" —	—	" 66 360	12 890
Vitriol, blaa . . . . .	" —	—	" 50 530	18 140
Jod & Jodkalium . . . . .	" 10 060	292 650	" —	—
Glaubersalt . . . . .	" —	—	" 124 000	14 000
Fosforsur Kalk . . . . .	" 508 000	63 000	" 487 800	58 560
Kaolin . . . . .	" 68 400	5 050	" 105 980	13 710
Kridt . . . . .	" —	—	" 740 170	19 170
Kalveskind . . . . .	" 80 610	219 810	" 43 380	117 730
Faar- & Gedeskind . . . . .	" 22 130	48 500	" 4 280	8 580
Rensdyrskind . . . . .	" 25 000	86 270	" 50	110
Pelsskind . . . . .	" 8 160	140 600	" 290	3 350
Pelsværk, færdigt . . . . .	" 1 400	21 230	" 90	980
Læder . . . . .	" 1 580	10 320	" 150	1 200
Sengefjær . . . . .	" 1 520	27 800	" —	—
Lim . . . . .	" 43 570	35 240	" —	—
Europ. finere Træsorter . . . . .	" 1 080 890	130 330	" 611 440	53 200
Træmasse . . . . .	" 673 920	93 870	" 634 030	114 720
Klude . . . . .	" 75 480	12 850	" 56 710	9 060
Kork . . . . .	" 10 528	30 400	Mille 2 088	7 660
Trævarer . . . . .	Kg. 262 670	55 630	Kg. 2 594 580	748 440
Papir . . . . .	" 2 788 150	666 030	" 1 601 756	583 110
Hulglasvarer . . . . .	" 790	590	" 17 170	13 170
Fyrstikker . . . . .	" 600 490	436 940	" 2 921 460	1 868 120
<b>Total</b>	<b>M. 3 558 870</b>		<b>M. 5 180 890</b>	

Den norske Skibsfart under 1891 var saaledes fordelt paa Distriktets Havne:

	Antal.	Tons.	Heraf Dampskibe.	
			Antal.	Tons.
Hamburg . . .	428	230 723 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	282	164 210 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Altona . . .	34	15 112	16	5 673 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
Cuxhaven . . .	4	1 221	4	1 221
Glückstadt . . .	5	1 619	—	—
Harburg . . .	23	10 957	1	304

For norsk Regning indkøbtes 15 Skibe med Drægtighed 7 621<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Tons og solgtes 1 Skib, drægtigt 470 Tons. For at reparere eller for at modtage Ordre indkom 3 norske Fartøier med Drægtighed 889<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Tons. Til Cuxhaven indkom paa Grund af Ishindringer 18 norske Fartøier med Drægtighed 7 157 Tons.

Konsulatafgifterne af svenske Skibe opgik til Rm. 1 761.35 og ved Vicekonsulsstationerne til Rm. 608.48; af norske Skibe ved Hovedstationen til Rm. 10 015.92 og ved Vicekonsulsstationerne til Rm. 1 968.33.

Med norske Skibe paamønstredes ialt 493 Mand, nemlig 242 Nordmænd, 184 Svenske og 67 af fremmed Nationalitet. Der afmønstredes fra norske Skibe ialt 638, hvoraf 450 Nordmænd, 87 Svenske og 101 af fremmed Nationalitet. Ingen Rømning anmeldtes.

Der indkom i Løbet af Aaret 1 152 og afgik 1 195 Skrivelser. Til den skandinaviske Sømanskirke hersteds indsamledes i 1891 paa Konsulatet Rm. 831.90.

C. Bødtker.

## Messina.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Ialt.				Brutto- fragter. Lire.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
<b>I. Ankomne:</b>									
Fra Norge til Hovedstationen . . . . .	4	1 399	-	-	4	1 399	-	-	15 350
„ andre Lande til Hovedstationen . . . . .	71	33 502	4	1 660	75	35 162	-	-	74 000
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . . . .	127	54 579	136	69 665	263	124 244	-	-	109 600
Ialt	202	89 580	140	71 325	342	160 805	318	148 073	198 950
<b>II. Afgaaede:</b>									
Til Norge fra Vicekonsulsstationerne . . . . .	72	40 770	-	-	72	40 770	-	-	812 000
„ Sverige fra Vicekonsulsstationerne . . . . .	1	1 142	-	-	1	1 142	-	-	24 000
„ andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	67	28 442	12	7 416	79	35 858	-	-	283 275
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . . . . .	161	66 627	26	13 122	187	79 749	-	-	771 310
Ialt	301	136 981	38	20 538	339	157 519	317	145 098	1 890 585

For at reparere eller for Ordre ankom 18 Skibe, dr. 8 088 Tons. Af svenske Skibe ankom 34, dr. 19 457 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Lire 1 970.85, ved Vicekst. L 9 039.55, heraf tilfaldt Konsulen L 4 519.77. Af svenske ved Hovedst. L 180.55, ved Vicekst. L 1 351.60, heraf tilfaldt Konsulen L 675.80. Ialt tilfaldt Konsulen L 7 346.97. Expeditionsafgifter af norske Skibe L 372.03, af svenske L 26.80.

### *Aarsberetning modtaget 12te April 1892.*

Skibsfarten. Til Messina Konsulatdistrikt ankom i Aaret 1891 ialt 376 svenske og norske Fartøier, fordelt paa følgende Steder: Messina 84 Fartøier, dr. 39 570 Reg.-Tons, Catania 73, dr. 28 865, Girgenti 33, dr. 16 082, Licata 9, dr. 3 773, Marsala 1, dr. 579, Milazzo 6, dr. 2 073, Palermo 26, dr. 15 985, Riposto 23, dr. 8 487, Scoglitti 7, dr. 2 926, Syracuse 17, dr. 6 361, Trapani 97, dr. 55 561, tilsammen 376 Fartøier, dr. 180 262 Reg.-Tons, imod i 1890: 321 Fartøier, dr. 135 208 Reg.-Tons, 1889, 114, dr. 59 972, 1888, 112, dr. 59,827, 1887, 177, dr. 92 993, 1886, 205, dr. 100 316, 1885, 294, dr. 146 407, 1884, 193 Fartøier, dr. 109,631 Reg.-Tons.

Forøgelsen fra Aaret 1890 var saaledes ganske betydelig og falder udelukkende paa den norske Skibsfart, der steg fra 287 Skibe paa tilsammen 116 707 Reg.-Tons til 342 Skibe paa 160 805 Tons.

Den optjente Bruttofragt paa Udgaende og Indgaende var for norske Fartøiers Vedkommende Lire 2 190 000 eller vel  $\frac{1}{2}$  Million Lire mere end i forrige Aar.

De forenede Rigers Skibsfart paa dette Distrikt har saaledes naaet en hidtil ukjendt Høide. Selv i Aaret 1885, da Vintrafikken med Frankrig stod paa sit Høieste, ankom her 82 Fartøier paa tilsammen 34 000 Reg.-Tons mindre end i 1891.

Omkring Halvdelen af den optjente Fragt falder paa norske Fartøiers Vedkommende paa Udgaende fra Trapani (1 140 000 Lire), og for svenske Fartøiers Vedkommende fra samme Havn  $\frac{1}{3}$  Part (125 000 Lire) af den opseilede Bruttofragt.

I Maanedsbefragtning for kortere eller længere Tid var employeret for siciliansk Regning 1 svensk og 9 norske Dampere. Det svenske Dampskib optjente brutto Lire 20 000 og de 9 norske tilsammen Lire 435 000. Herved er at bemærke, at da Fragten for disse i „timecharter“ gaaende Fartøier er stipuleret Netto, idet Havneafgifter, Kul, Konsulatafgifter etc. er for Befragternes Regning, saa er ved foranstaaende Beregning Nettofragten multipliceret med to, for at Bruttofragten kunde udfindes. (Paa saa korte Farvande som mellem Sicilien og Triest er Forholdet 2 til 1 knapt nok tilstrækkeligt). Ligesaa er at bemærke, at al Maanedsfragt, stipuleret ifølge Certeparti mellem sicilianske Huse og svenske eller norske Rederier, er beregnet som optjent i dette Distrikt. Følgelig bør ingen Fragt beregnes paa disse Fartøiers Losse-

eller Ladepladse udenfor Sicilien, og allermindst maa Hensyn tages til den paa Konnossementerne opførte Fragt.

Ligesom i forrige Aar var Hovedtrafikken for disse maanedsbefragtede Baade Sicilien—Genua med Vin, og tilbage med Stykgods, samt fornemligst Frugtfarten Sicilien—Triest, fra hvilket sidste Sted de bragte Træløst tilbage.

Fragterne for disse Dampskibe var paa Efteraaret lavere end paa Foraaret; saaledes havde f. Ex.:

			paa Vaaren, paa Høsten.
et Fartøi paa 329 Reg.-Tons	5 600,	5 000.	
et do. - 346 —	7 000,	6 750.	
et do. - 354 —	6 750,	6 000.	

Desuden havde et Fartøi paa 373 Tons for hele Aaret 5 000 Lire pr. Maaned, og kan yderligere nævnes:

et Fartøi paa 340 Reg.-Tons	5 500
et do. - 316 —	5 570
et do. - 309 —	5 300
et do. - 281 —	4 400

hvert for 2 à 4 Maaneder. De sicilianske Befragtere klagede over, at de trods de billige Maanedstragter intet kunde fortjene, da Konkurrencen var for stor, men alligevel har de efter Nytaar fornyet Befragtningerne for flere Dampskibes Vedkommende. Faktum er, at de ikke har fortjent noget, men Dampere maa de have, og til moderate Fragter vil altid en Del af vore Baade finde Beskæftigelse om Vaaren og om Høsten.

Da nu ogsaa Handelstraktaten mellem Spanien og Frankrig er afbrudt (hvorefter desværre saa mange svenske og norske Dampere, der gik mellem Valencia og Cette, er blevet ledige), og da Frankrig — naar det der nu lagrede store Kvantum spanske Vine er blevet omdannet til fransk Rødvin og forbrugt eller exporteret — absolut maa have Tilførsel af Vin, saa kan der være Haab for Siciliens Vinproducenter om igjen at komme i Betragtning, og følgelig kan der om ikke saa ret lang Tid være Mulighed for, at svenske og norske Dampere igjen kan finde Beskæftigelse i Vintrafikken saavel mellem Sicilien og Frankrig som mellem Spanien og Frankrig.

Det synes mærkeligt, at Italienerne selv, der dog er dygtige Sømænd og derhos nøjsomme og ædruelige Folk, ikke besørger Udførselen af sine egne Produkter til Nabolandene. Grunden maa vel nærmest søges deri, at de har ladet sig distancere af andre Nationer ved ikke i Tide at slaa over fra Seilskibe til Dampskibe. Det store italienske Dampskibskompagni har hovedsageligt blot Ruteskibe, som altsaa i Regelen ikke deltager i Konkurrencen paa Fragtmarkedet, idet de ved Konventioner med Regjeringen er bunden til bestemte Linier. Dette uhyre Selskab, dannet derved at to foretagsomme Mænds konkurrerende Linier sloges sammen til et Kompagni, bevirker, at næsten ingen andre Linier kan komme op, og som Følge deraf har vore Dampskibe paa 3 à 400 Reg.-Tons altid Chance at blive beskæftiget om Høsten, Vinteren og Vaaren, naar Landets Produkter skal udføres.

Det er saaledes et stort Spørgsmaal, om de Sommer, med hvilke den italienske Regjering — trods de knappe Finanser — aarlig subventionerer omtalte store Kompagni, Florio & Rubbattino (der forøvrigt blot med denne kan bestaa), anvendes til Gavn for Landet i sin Almindelighed eller ikke. Imidlertid er, foruden Aktionærerne og foruden de mange Tusinde Søfolk, som er ansat paa Skibene, en saadan Hærskare af Personer — tildels indflydelsesrige — direkte eller indirekte interesseret i Selskabets Bestaaen, at Regjeringen ikke vover at røre ved de bestaaende Konventioner.

At det reisende Publikum, ialfald paa Kystlinierne, som Følge af manglende Konkurrence, har mange Grunde til Klager, er selvsagt.

Flere større norske Dampere fra 1 000 til 1 500 Reg.-Tons ankom med Stenkul fra England til flere af Distriktets Havne. Fragterne var yderst lave, lige ned til 5 sh. 6 d pr. Ton midt paa Sommeren og opover til 8 sh. 3 d senere hen paa Aaret, Mindre Dampskibe opnaaede gennemsnitlig noget mere.

I Frugtfarten paa Amerika deltog ikke mange af de forenede Rigers Dampere. Enkeltvis kan nævnes:

1 norsk Fartøi paa 1 627 Reg.-Tons £ 2 000,

1 do. do. - 1 163 — - 1 200,

at laste paa 3 Pladse i Sicilien.

Til England befragtedes med Svovl, Frugt og Olive, ligeledes fra 3 Havne:

1 norsk Damper paa 1 142 Reg.-Tons £ 300.

1 do. do. - 905 — - 380.

Forøvrigt noteredes Svovlfragterne fra Sicilien som følger: Som Ballastpartier for de store Frugtdampere, til Amerika 8 à 9 sh. pr. Ton d. w., til London 7 à 8 sh. I hele Ladninger betaltes til Charlestown 11 sh., til Marseille 8 francs pr. Ton.

Indførselen af Stokfisk foregik desværre for Størstedelen gennem engelske Dampere via Hull. Grundet de enorme Priser i Norge foretog Sicilianerne sine Indkjøb langsomt og i smaa Kvanta ad Gangen, saaledes at det konvenerede Exportørerne i Regelen bedst at sende Partierne over Hull. Skulde Fiskerierne, som nu foregaar i Norge, give et godt Udbytte, vil man her til rimelige Priser forbruge langt mere Fisk og gjøre større Indkjøb ad Gangen, hvorved antageligt Mesteparten vil indføres hertil med norske Dampskibe.

Foruden det beklagelige i, at Mangelen af en regelmæssig Linie paa Middelhavet fra Vestlandet nødsager de mindre Exportører til at benytte engelske eller tyske Liniers Dampskibe, hvorved store Fragtbeløb tabes for Landet, saa er den Omstændighed, at Varerne med de fremmede Linier ofte er 5, 6 og 7 Uger underveis, hvorved navnlig Klipfisk, Røgelsild og lignende er udsat for at bedærves, til stor Skade og direkte Tab for Afladerne i Norge.

Det er jo vistnok saa, at Varerne i Regelen transporteres paa Modtagerens Risiko, men alle vore Exportører vil vide af Erfaring, at Stridigheder, som i Italien opstaar angaaende Varernes Kvalitet — enten Skaden er fremstaet under Transporten eller ikke — sjelden lader sig bilægge uden pekuniær Opofrelse fra Sælgerens Side. Man vil jo nødig tabe en god Kunde. Rundfisken er jo mindre udsat for at bedærves ombord, men hvormange Chicanerier opstaar ikke derved, at Fisken grundet langt Ophold paa Omladningspladserne ankommer langt senere end Kjøberne har paaregnet? Sligt hører til Dagens Orden, og mange af vore Exportører aner ofte ikke, at Grunden til Reklamationerne og følgende Godtgjørelser er, at Varerne f. Ex. er ankommet forsent til Julesalget, at de er ankommet samtidigt med et andet Parti, der er afgaaet fra Norge 3 Uger senere, og lignende.

Siciliens Handel. Som næsten overalt i Italien havde Sicilien i 1891 en gennemgaaende god Høst.

Vinhøsten var rigelig, ligesaa Korn- og Olivehøsten. Ogsaa for Frugtavlens Vedkommende, som i Sicilien spiller en Hovedrolle, var Resultatet tilfredsstillende. Man regner, at Udbyttet, hvad Citronerne angaar, var omtrent  $\frac{3}{4}$  af et fuldstændigt godt Aar. Orangehøsten ansloges ogsaa til ca.  $\frac{3}{4}$  af et fuldt Udbytte. Kvaliteten af begge Dele var god, og Markedsprisen for Citroner noteredes fra 12 Lire nedover til 8 Lire pr. Kasse à ca. 300 Citroner.

Appelsinerne betales usorteret med 6 à  $6\frac{1}{2}$  Lire pr. Kasse à 300 Stkr. Herved er at mærke, at omtrent  $\frac{9}{10}$  af, hvad der avles i Sicilien af disse to Sorter Frugt, bestaar af Citroner, og blot  $\frac{1}{10}$  af Oranger. Derimod tilføres her fra det nærliggende Calabrien en hel Del Appelsiner, der senere udskibes herfra efter omhyggeligt at være blevet sorteret og indpakket, som de forskjellige Markeder kræver det.

Som i min forrige Beretning berørt, trues Siciliens Frugtexport til de Forenede Stater af en slem Konkurrent, der er saameget farligere, som Rivalen er en af Staterne selv. Det er nemlig Florida, der forsøger at fortrænge saavel den italienske som den spanske Frugt fra Nordstaternes Markeder. Imidlertid synes det hovedsageligt at være Appelsintræet, der trives godt paa Florida, og det vil sikkert ikke vare mange Aar, inden Sicilianernes Konsignationer af Appelsiner til Amerika vil ophøre. Lader end Holdbarheden af den paa Florida avlede Frugt noget tilbage at ønske, saa er Veien til Gjengæld saameget kortere end fra Europa.

Heldigvis for Sicilianerne synes Citrontræet ikke at ville trives rigtigt derover, og da, som nævnt, Citronavlens er den overveiende her paa Øen, saa er for det første ingen overhængende Fare tilstede for denne deres Hovedartikels Vedkommende. For Nærværende udskibes i et regulært Aar alene fra Sicilien til Amerika ca.  $3\frac{1}{4}$  Million Kasser Citroner og Oranger. Til Triest og videre gaar herfra aarligt ca. 800 000 Kasser af begge Sorter.

Vinhandelen laa temmeligt nede, og meget store Kvanta Vin lagrer her paa Sicilien. Man nærer det Haab, at den nyligt afsluttede Handelstraktat med Tyskland og Østerrige skal ophjælpe Afsætningen. Tyskland er imidlertid et hovedsageligt øldrikkende Land, og Østerrige producerer selv Vin. Imidlertid vil nok de billige Toldsatser yderligere bidrage til at specielt Tyskland kommer at forbruge mere billig, italiensk Landvin. De store Depots i Frankfurt, München og Berlin afsætter stadigt mere og mere italiensk Vin, men det Kvantum, der hvert Aar produceres i Italien, er saa stort, at det lidet forslaar. Skulde imidlertid Frankrig, der nu heller ikke har nogen Traktat med Spanien, igjen vende sig til Italien af den Grund, at specielt den sicilianske Vin vistnok er tjenligere til at coupere den franske Rødvin med end den spanske, saa kunde snart gode Tider igjen oprinde for den sicilianske Vinhandel. Dette gjælder imidlertid blot Vine, der i naturlig Tilstand ikke indeholder over 12 % Alkohol. For de stærkere Vinsorter har den nye franske Toldtarif fuldstændigt spærret Veien.

Svovlproduktionen var i forrige Aar meget stor, idet de høie Priser ansporede til en forceret Drift af Minerne. De overdrevne Priser bragte imidlertid Udlandet til at holde tilbage med sine Ordres, og Følgen var, at Spekulanterne i Sicilien tilslut maatte give Kjøb, saaledes at det nu truer med den anden Yderlighed, idet Prisen, der i 1891 var omkring 12 Lire pr. 100 Kilos, nu er nede i 8 Lire. Den tørre Vinter har desuden bidraget til at mange Gruber har kunnet drives, som ellers om Vinteren løb fuld af Vand.

Samhandelen mellem de forenede Riger og Sicilien holdt sig paa samme Standpunkt som tidligere, og kan Konsulatet ingen Anledning finde til at opfordre til Forsøg med nye Artikler.

Til Sverige udskibes et ikke ubetydeligt Kvantum Olie, ligesaa Svovl og Frugt, men ingen precise Opgaver kan gives, da Størstedelen sendes indirekte med danske eller engelske Dampere. Det samme er naturligvis ogsaa Tilfældet med Exporten til Norge af disse Artikler.

Salttrafikken fra Trapani til de forenede Riger var særdeles livlig, ja endog betydelig større end i 1890. Den samlede Produktion anslog man for Trapani til 153 000 Tons, og heraf exporteredes omkring Halvparten til Sverige og Norge.

Der afgik saaledes til Sverige med 9 svenske Fartøier, mest Seilere 4 500 Tons, 1 norsk Damper 2 000 T., medens til Norge afgik med 72 norske Fartøier, mest Dampere, 68 000 T., tils. 74 500 Tons. Som Bruttofragt opseilede disse 9 svenske Fartøier ca. 80 000 Lire og de 73 norske Fartøier ca. 836 000 Lire. Fragten beregnes til 18 Lire pr. Ton til Sverige, og 12 Lire pr. Ton til Norge. Til Trapani indførtes tre smaa Ladninger svensk Trælask paa tilsammen 300 Std. med Fartøier, der bragte Salt tilbage til Sverige. Saltet betaltes i Gjennemsnit med 7 Lire pr. Ton, medens Cagliarisalt fra Trapani noteredes i 10 Lire.

Stokfiskhandelen paa Messina var livligere, end man kunde vente til de høie Priser. Der indførtes ialt omkring 800 000 Kilogr., hvoraf her endnu lagrer 1 000 à 1 200 Baller. Antageligt vil imidlertid denne Beholdning være forbrugt, inden den nye Vare kommer paa Markedet i August. Størsteparten af denne Fisk kjøbtes fra Norge til følgende Priser: 64 Lire cif. Messina for Magerfisk, 80 à 84 L. cif. Messina for samfæng, 84 à 88 L. cif. Messina for alm. Hollænder, 90 à 92 cif. Messina for fin Hollænder. Hovedsageligt er det samfæng Fisk (italiano), som forbruges her i Messina, og naar Prisen paa denne Kvalitet dreier sig om 55 à 60 Lire cif., kan man paaregne, at det dobbelte Kvantum Stokfisk kan konsumeres i Provinsen Messina. Mærkeligt nok er det blot i denne Provins, at Stokfisk spises paa Sicilien.

Klipfisk kunde med forrige Aars høie Priser ikke indføres hertil fra Norge i nogen nævneværdig Maalestok. Derimod havde Newfoundlandfisken frit Spil og 5 Ladninger fra St. Johns fandt hurtig Afsætning til Priser svarende til Lire 55 à 56 cif. pr. 100 Kilo. Smaa, kjødfuld og stærkt tørret, norsk Klipfisk vil til ordinære Priser af Lire 52—55 lettelig finde Afsætning, og har jeg det Haab, at vor Klipfisk skal blive en ligesaa søgt Vare paa dette Marked som den newfoundlandiske.

Konsulatet i Messina har paa Grund af den stadigt voxende Skibsfart paa Sicilien naaet en Betydning som aldrig forhen. Den Usikkerhed og Vilkaarlighed, som hersker i Retsvæsenet, bevirker, at næsten alle Stridigheder bilægges gennem Konsulatet, og den slappe Moral, der gjør sig mere bemærket jo længere sydover man kommer, bevirker, at saadanne Stridigheder opstaar hvert Øieblik.

Her gives ingen virkelig Skibsmægler, der har nogen Autoritet, og som i en trang Vending kan yde Skibsføreren nogen effektiv Hjælp; tværtom, opstaar en Tvist, saa vil enhver Kaptein hernelde have erfaret, at alt og alle vender sig mod ham, og da er hans eneste Støtte Konsulatet.

Mangen Strid mellem Fiskeexportørerne i Norge og Kjøberne her i Messina havde Konsulatet ligeledes at ordne. De høie Priser gjorde, at Kjøberne i Messina, der altid er vanskelig at stille tilfreds, iaar var dobbelt fordringsfuld, og den ene „questione“ løste den anden af. Alt blev bilagt ved Konsulatets Mellekomst paa tilfredsstillende Maade, og ikke ubetydelige Beløb, der svævede i Fare, inkasseredes og remitteredes til vedkommende Vareafslader.

Adskillige Oplysninger om herværende Firmaer meddeltes paa Forlangende, og Adresser paa respektable Exporthuse i forskjellige Brancher opgaves.



Havnearbejder af Betydenhed fandt ikke Sted paa Sicilien, da Statens Financer ikke tillod det.

Sundhedstilstanden paa Øen lod intet tilbage at ønske.

Hvad Sikkerheden angaar maa den idetheletaget kaldes betryggende. Vistnok forekommer af og til Overfald i det Indre af Sicilien for at udpresse Løsepenge, men dette gaar aldrig ud over Fremmede. Derimod er de store Godsbesiddere og Grubeieere oftere udsat for Udpressning eller Forsøg derpaa.

I selve Provinsen Messina forekommer imidlertid aldrig saadant.

Postbefordringen via England har for Sydens Vedkommende ingen nævneværdig Tidsbesparelse udøvet.

Den samlede, erlagte Konsulatafgift udgjorde for hele Sicilien for svenske Fartøier Lire 1 532.15, for norske Fartøier L. 11 010.40, tils. L. 12 542.55.

Konsulatets Kontor er i Via Garibaldi No. 102. Kontortid fra Kl. 10—2.

Til Messina ankom i Aaret 1891 ialt 4 986 Skibe dr. 1 675 566 R.-T., i 1890, 4 788 Skibe dr. 1 738 823 T., i 1889, 4 835 Skibe dr. 1 582 479 T., i 1888, 4 801 Skibe dr. 1 477 242 T., i 1887, 4 644 Skibe dr. 1 405 500, heri ogsaa indbefattet Fartøier, ankomne for at reparere Skade, for at tage Kul eller for at søge Ordre.

I. C. Martens.  
Konsul.

## Quebec.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. £.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
<b>I. Ankomne.</b>									
Fra Norge til Hovedstationen . . . . .	-	-	7	6 763	7	6 763	-	-	-
„ Norge til Vicekonsulsstationerne . . . . .	-	-	21	16 512	21	16 512	-	-	-
„ andre Lande til Hovedstationen . . . . .	46	41 609	81	74 955	127	116 564	-	-	6 911
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . . . .	68	38 056	214	139 795	282	177 851	-	-	32 739
Ialt	114	79 665	243	238 025	437	317 690	12	8 936	39 650
<b>II. Afgaaede.</b>									
Til andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	135	124 737	-	-	135	124 737	-	-	143 570
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . . . . .	288	187 905	13	5 597	301	193 502	-	-	179 929
Ialt	423	312 642	13	5 597	436	318 239	12	8 963	323 499

For Havari eller for Ordre ankom 14 Skibe dr. 10 294 Tons.  
 Af svenske Skibe ankom 10, dr. 5 789 Tons.

*Aarsberetning dateret 6te April 1892.*

Handel. Foranlediget ved den mislykkede Kornavl i de europæiske Lande, hvorfra navnlig Norge henter sin aarlige Kornforsyning, og det af den russiske Regjering udstedte Forbud mod Udførsel af Kornvarer, opstod under Aarets sidste Halvdel en livlig Efterspørgsel fra flere norske Firmaer for Indkjøb af Rug, som ogsaa ledede til en direkte Forsendelse fra Montreal af et Parti af 73 951 Bushel Rug, der efter en Kontraktpris af 205 Rigsmark pr. 1 000 Kilogram, blev exporteret i det britiske Dampskib „Elstow“ til Christiania. Videre er det bekjendt at tilsammen 11 000 Qv. Rug gennem et Firma i Antwerpen var indkjøbt hos et Firma i Montreal til en gennemsnitlig Pris af 166 Rigsmark, men som blev misligholdt af Sælgeren, hvis finansielle Stilling derhos er saadan, at der ei er nogen rimelig Udsigt til at erhverve Skadeløsholdelse ialfald ikke i nogen nær Fremtid, hvad ogsaa fortiden er opgivet af Kjøberne. Denne Forretning drives som Spekulationsforretning af ganske ubemidlede Firmaer i Montreal, saa der ikke noksom kan anbefales Varsomhed ved Valget af Medkontraahenter. Som en Illustration kan anføres, at Sælgeren af de ovenfor omhandlede 11 000 Quarters Rug, efter Forlydende, uden egne Midler, under afvigte Aar har exporteret henved 1<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Million Bushels af forskjellige Arter Korn, hovedsagelig Rug.

Importen fra de forenede Riger indskrænker sig foruden nogle mindre Poster af ikke nævneværdig Betydning, til endel Jern- og Staalvarer fra hvert af Rigerne, og Medecintran fra Norge, men om hvilken Forbindelse der fortiden ei kan erhverves andre Opgaver end et Parti af 25 Td. Medecintran importeret hertil, Taagehorn fra O. C. Hansens Fabrik i Skudsnæs til en Værdi af £ 105 og Sikkerhedsfyrstikker til Værdi £ 30, importerede til Halifax. Til Montreal angives den gennemsnitlige Aarsimport af Medecintran fra Norge til at andrage omkring 200 Tønder, fordelt over de bekjendte norske Exportfirmaer Isdahl, Borten og Møller. Markedsprisen angives fortiden til omkring \$ 25 pr. Tønde indeholdende 25 Imperial Gallons. Videre importeres af denne Vare ogsaa mindre Partier paa Flasker af forskjellige Størrelser. Sikkerhedsfyrstikker, med hvilken Vare der gennem flere Aar har været gjort ihærdige Forsøg, synes fremdeles ikke at vinde Indgang, der giver Udsigt til anderledes end høist indskrænket Afsætning.

Ifølge officielle Tabeller androg Importværdierne fra alle Lande under Kalenderaaret til \$ 106 721 102, og Exportværdierne tilsammen til \$ 104 456 343 der var fordelt over de forskjellige Industribrancher, som følger:

Produkter af Bjergværksdrift \$ 6 386 794 mod i Aaret 1890 \$ 5 456 975, do. af Fiskeri \$ 10 563 025, 1890 \$ 8 514 581, do. af Skovbrug \$ 21 454 544 1890 \$ 24 365 747, do. af Fædrift \$ 27 080 467, 1890 \$ 26 641 756, do. af Agerbrug \$ 19 233 392, 1890 \$ 12 905 906, Manufakturvarer \$ 6 369 089, 1890 \$ 6 002 886, Andre Artikler \$ 144 682, 1890 \$ 301 711, Transitvarer \$

13 017 871, 1880 9 787 293. Tilsammen § 104 456 343 mod i Aaret 1890 § 93 787 293.

Ifølge de for Finantsaaret 1890—91 udkomne Handelstabeller er under samme importeret forskellige norske og svenske Varer, hvoraf særlig kan nævnes:

Som importeret fra Norge: Medecintran til Værdi § 7 658, 3 447 cwt. Stangjern do. § 7 809, 1 Skib do. § 400, forskellige andre Artikler til Værdi § 973, ialt § 16 840.

Som importeret fra Sverige: 2 469 cwt. Stangjern til Værdi § 4 690, 111 769  $\mathcal{R}$  Spiger do. § 2 061, 27 720 cwt. valset Jern til Fabrikation af Hesteskosøm do. § 5 360, forskellige andre Artikler til Værdi § 344, ialt § 12 455.

Angivet som importeret fra Sverige og Norge: forskellige Artikler § 30. Tilsammen fra begge de forenede Riger § 29 325, af hvilke Artikler er indgaet til Forbrug:

af Importationen fra Sverige . . . . .	§ 18 397	samt Told § 4 300.48
” — ” Norge . . . . .	§ 16 119	— § 3 939.61
” — ” Sverige og Norge . . . . .	§ 30	— § 1.06

Tilsammen § 34 546 samt Told § 8 241.15

I Exporttabellerne repræsenteres de forenede Riger med: Kjød til Værdi § 678, Hummer do. § 105, Sæd do. § 3 042, Æbler do. § 490, 11 Skibe 10 110 Ton do. § 179 600, Brændevin til Værdi § 57. Tilsammen § 183 972.

Distriktets samlede Handelsomsætning androg under Finantsaaret som følger:

Import til indenlandske Forbrug til en Værdi af § 113 345 124 mod i Aaret 1889—90 § 112 765 584, Export til en Værdi af § 98 417 296 mod i Aaret 1889—90 § 96 749 149. Tilsammen Handelsomsætning til en Værdi af § 211 762 420 mod i Aaret 1889—90 § 209 514 733. Importen oversteg saaledes Exporten med § 14 937 828 mod i Aaret 1889—90 § 16 116 435.

Importen, der omfatter alle Slags Manufaktur- og Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Øl og Porter, Ris, Kornvarer, Sydfrugter m. m. var fordelt over de forskellige Markeder som følger:

De forenede Stater § 53.7 Mill. mod i foreg. Aar § 52.3, Storbritannien 42 Mill., 1890 43.4, Tyskland 3.8 Mill., 1890 3.8, Frankrig 2.3 Mill., 1890 2.6, Vestindien 3.2 Mill., 1890 3.1, China og Japan 2.1 Mill., 1890 2.1, Sydamerika 0.7 Mill., 1890 1.0. Alle andre Markeder 5.5 Mill., 1890 4.5. Tilsammen § 113.3 Mill., 1890 § 112.8.

Exporten var fordelt over de forskellige Industribrancher som følger: Produkter af Bjergværksdrift § 5 784 143 mod i foreg. Finantsaar § 4 855 757, do. af Fiskeri 9 715 401, 1890 8 461 901, do. af Skovdrift 24 282 015, 1890 26 179 136, do. af Fædrift 25 967 741, 1890 25 106 995, do. af Agerbrug 13 666 858, 1890 11 908 030, Manufakturvarer 6 296 249, 1890 5 741 184, Forskellige Artikler 45 337, 1890 82 506, Ansat Værdi for manglende Op-gave fra forskellige Indlandstoldstationer 2 913 994, 1890 2 922 272, Penge og ædle Metaller 129 328, 1890 2 439 782, Transitvarer 9 616 230, 1890 9 051 781. Tilsammen § 98 417 296, 1890 96 749 149 og var fordelt over de forskellige Markeder som følger: Storbritannien § 49.5 Mill. mod i fore-gaaende Finantsaar § 48.4, De forenede Stater 40.1 Mill., 1890 40.5, Vest-

indien 3.1 Mill., 1890 2.7, Newfoundland 1.5 Mill., 1890 1.1, Syd-Amerika 1.1 Mill., 1890 1.5, Australien 0.6 Mill., 1890 0.5, Tyskland 0.5 Mill., 1890 0.5, Frankrig 0.3 Mill., 1890 0.3, Alle andre Markeder 1.9 Mill., 1890 1.2. Tilsammen  $\text{§}$  98.4 Mill., 1890  $\text{§}$  96.7.

I ovenstaaende Opgave indgaar Provindsen Britisk Columbia med en Værdi af  $\text{§}$  6 199 280, hvoraf af Produkter af Bjergværksdrift med  $\text{§}$  2 930 229, do. af Fiskeri med 2 274 685, do. af Skovbrug med 394 996, do. af Fædrift med 297 114, do. af Agerbrug med 4 988, Manufakturvarer 131 396, Andre Artikler (hvoriblandt Penge etc.) 165 872. Tilsammen  $\text{§}$  6 199 289, hvorimod særskilte Opgaver mangler over Importværdierne til denne Provinds.

Til Handelsomsætningen søværts er anvendt: for Indgaaende 5 273 935 Tons Skibsrøm, hvoraf optaget med indlastede Varer Tons Vægt 1 028 736, Tons Maal 189 865. Tilsammen 1 218 601, hvoraf til Britisk Columbia 1 514 565 Tons Skibsrøm hvoraf optoges med indlastede Varer Tons Vægt 122 470, Tons Maal 74 093. Tilsammen 196 563 og for Udg. 5 421 261 Tons Skibsrøm, hvoraf optoges med indlastede Varer Tons Vægt 2 100 987, Tons Maal 2 303 357. Tilsammen 4 404 344, hvoraf til Britisk Columbia 1 583 455, hvoraf optoges med lastede Varer Tons Vægt 731 644, Tons Maal 133 959. Tilsammen 865 603.

I ovenstaaende Register Tonnage indgaar Seilskibe for Indgaaende med 1 739 498 og for Udgaaende med 1 880 299 eller henholdsvis 33 % for Indg. og 35 % for Udg.

De forenede Rigers Skibe deltog med 377 971 for Indg. og 441 896 for Udg. eller henholdsvis 7.1 % for Indg. og 8.1 % for Udg. af den hele Tonnage, og som er fordelte paa 46 Havne og Udhavne, blandt hvilke 15 er uden Repræsentation for de forenede Riger og hvor disse har været repræsenteret med en Skibstonnage af 12 634 for Indg. og 23 251 for Udg., tilsammen 35 885 Tons.

En Betragtning af Skibsfarten vil vise at det samlede Antal for norske Skibe andrager 452 med Drægtighed 329 394 Tons og for svenske Skibe 10, drægtige 5 789 Tons og hvorefter Besøget af Skibe tilhørende de forenede Riger har andraget tilsammen 462 med Drægtighed 335 183, altsaa en Tilbagegang af 215 Skibe og 186 550 Tons.

De under Aarets Løb dels under Ingaaende optjente og dels under Udgaaende forventede Fragtbeløb andrager som følger:

	Norske Skibe.	Svenske Skibe.	Tilsammen.
	£	£	£
For Indgaaende . . . . .	39 650	697	40 347
„ Udgaaende . . . . .	323 499	5 197	328 696
Summa . . . . .	363 149	5 894	369 043

Mod i Aaret 1890 . . . . . 601 504 . . . . . 21 524 . . . . . 613 028

Fordelt over de forskellige Havne stiller den norske Skibsfart paa Distriktets Konsulstationer som følger:

Quebec norske Skibe Ant. 135, dr. 124 737 Tons, Montreal 4, dr. 4 254 T., heraf Dampsk. 2, dr. 2 993 T., Three Rivers 3, dr. 2 863 T., Chicoutimi 15, dr. 14 143 T., St. Etienne 5, dr. 4 942 T., Escoumaine 1, dr. 482 T., Sault au-Cochon 4, dr. 1 738 T., Bersimis 6, dr. 5 417 T., River Quelle 1, dr. 735 T., Metis 6, dr. 5 079 T., Matan 6, dr. 3 886 T., St. Anne des Monts 1, dr. 436 T., Campbellton N. B. 9, dr. 6 864 T., Dalhousie 24, dr.

13 852 T., Buctouche 1, dr. 357 T., Bathurst 13, dr. 6 508 T., Shediac 15, dr. 6 811 T., Richibucto 9, dr. 2 998 T., Chatham—Newcastle 39, dr. 25 718 T., Baie Verte-Tiduish 25, dr. 14 611 T., St. John 16, dr. 12 709 T., heraf Dampsk. 2, dr. 2 118 T., Parrsboro 3, dr. 4 236 T., Halifax 43, dr. 23 519 T., heraf Dampsk. 6, dr. 3 062 T., Northport 7, dr. 5 651 T., Sheet Harbour 7, dr. 4 267 T., Ship Harbour 2, dr. 1 647 T., Sherbrooke 1, dr. 465 T., Pugwash 12, dr. 7 775 T., Pictou 2, dr. 1 238 T., St. Margarets Bay 6, dr. 3 102 T., Sidney North-Sidney 8, dr. 5 966 T., Glace Bay, Cow-Bay 2, dr. 852 T., heraf Dampsk. 1, dr. 444 T., St. Johns N. F. 7, dr. 1 262 T., heraf Dampsk. 1, dr. 346 T., Summa 438, dr. 319 100 T., heraf Dampsk. 12, dr. 8 963 T. Mod i Aaret 1890 norske Skibe Antal 732, dr. 488 316 T., heraf Dampsk. 28, dr. 26 377 Tons.

En Betragtning heraf vil vise en Tilbagegang i den samlede Tonnage af 169 216 Tons, eller 35 % under Tonnagen i 1890, der dog med betydelige Tal overstiger de foregaaende Aars Tonnage. Aarsagerne til denne stærke Tilbagegang er, vistnok for en mindre Del at søge i, dels en stærkere Konkurrence i Trælastfarten af Dampskibe navnlig britiske, dels den Omstændighed at intet norsk Dampskib deltog i Kultransporten mellem Havne paa Kap Breton Ø og de øvre Havne ved St. Lawrencefloden, hvad i de nærmest foregaaende Aar har været Tilfældet, og hvorved en Tilbagegang i Dampskibstonnage af 17 414 er opstaaet, men for den langt overveiende Grad i det stærke Tryk hvorunder Distriktets Export af Trælast har lidt under Sæsonen, hvortil jeg nedenfor skal komme tilbage. Imidlertid gjælder ogsaa, at der efterhaanden opstaaer flere og flere mindre Exporthavne, hvor de forenede Riger ei er repræsenteret ved nogen Konsulatfunktionær, og som efterhaanden optager større og større Skibsrum, blandt hvilke saavidt her bekjendt, her kan nævnes, Botiscan med henved 9 700 Tons Skibsrum, Pabos med henved 1 400, Penticost med ca. 1 700 og Exploits paa Newfoundland med ca. 1 600, tilsammen 14 400.

Erlagt Konsulatavgift i Aarets Løb: Ved Hovedstationen § 2 131.22. Ved Vicekonsulstationerne § 3 348.69. Tilsammen § 5 479.91, hvoraf § 5 381.36 paa norske og § 98.55 paa svenske Skibe.

Følgende Af- og Paamønstringer ere foregaaede ved Distriktets forskjellige Konsulatstationer.

	Hovedstationen.	Vicekonsulsstationerne.
	Norske.	Norske.
Antal Afmønstring	27	86
— Paamønstring	155	122
	<hr/>	
Tilsammen	182	208

I Aarets Løb er paa 12 Sømandsanvisninger hjemsendt § 271.51 til Norge. Videre er ved Konsulatssekretæren ydet Assistance til Hjensendelse af Hyrebeløb i direkt Postremisse, en Forsendelsesmaade, der synes efterhaanden i større og større Udstrækning at foretrækkes af Sømændene, som mere expedit. Denne Forsendelsesmaade vides ogsaa at have været benyttet af Sømænd uden saadan Assistance, og hvorved er opstaaet adskillig Uleilighed for Vedkommende, paa Grund af mangelfulde Adresser for Udbetaling.

Rømningsondet viser sig i det forløbne Aar i endnu stærkere Grad end ifjor og stiller sig under de sidste 5 Aar, som nedenstaaende Tabel vil udvise:

	Distriktets gennemsnitlige Middeltal.			pCt. af Besætningen.	Hovedstationens gennemsnitlige Middeltal.			pCt. af Besætningen.
	Ant.	pr. Skib.	pr. 1000 T.	Ant.	Ant.	pr. Skib.	pr. 1000 T.	Ant.
1887 . .	317	0.45	0.73	3 65	125	0.76	1.01	5.62
1888 . .	316	0.60	0.90	5.08	121	0.90	1.06	6.89
1889 . .	345	0.51	0.78	4.35	162	0.88	1.01	6.46
1890 . .	989	0.65	0.96	5.40	208	1.01	1.12	7.54
1891 . .	330	0.73	1.01	6.26	161	1.18	1.28	8.90

	Vicekonsulaternes gennemsnitlige Middeltal.			pCt. af Besætningen.
	Antal.	pr. Skib.	pr. 1000 T.	Antal.
1887 . . . .	194	0.35	0.62	2.94
1888 . . . .	196	0.50	0.84	4.38
1889 . . . .	183	0.57	0.65	3.37
1890 . . . .	279	0.51	0.87	4.54
1891 . . . .	170	0.54	0.86	4.92

Navnlig synes Ondet under Perioden i foruroligende Grad at have tiltaget ved Vicekonsulsstationerne, blandt hvilke særlig kan nævnes: Halifax 42 Desertioner paa Besætning af 490, St. John 38 do. paa Besætning af 246. Stærkest synes Ondet at besøge Besætninger paa svenske Skibe, fra hvilket i Aret 1890 er indtruffet 51 og i 1891, 24 Desertioner paa et samlet Antal af Sømænd henholdsvis 275, og 113 eller gennemsnitlig ca. 20 %.

Det i min forrige Aarsberetning omhandlede, ved den hersteds etablerede Lokalfdeling af „Norsk Skibsførerforening“ etablerede „Temperance Sømands-hjem for Skandinaviske Sømænd“, har vedvarende fortsat sin Virksomhed, og hvorved den Opfatning, som allerede ved dets Etableren blev udtalt fra miu Side, at det forsaa vidt ikke Institutionens Regler afgav tilstrækkelig Garanti mod Indlogeren af nogen Sømænd, der ei ved Afmønstringscertifikat kunde konstatere sig som lovlig afmønstreret, ved en Forøgelse af Rømningssondet hellere vilde virke til Skade end til Gavn for vor Skibsfart, synes videre at have bekræftet sig, hvorom henvises til foranstaaende Tabel. Ved et Tilbageblik paa Optegnelserne under min hele Embedstid fra 1874, viser dette Onde sig nu at være tilstede i høiere Grad end nogensinde.

Paa herværende Jeffrey Hale Hospital har i Aarets Løb fra 45 norske Skibe indgaaet under Hovedstationen, været indlagt og paa offentlig Bekostning forpleiet 78 Sømænd, henhørende til disses Besætning og som har været forpleiede i et samlet Dagsantal i 1 042 Dage. Af samtlige Sømænd er en afgaaet ved Døden, og de andre atter blevne udskrevne dels som helbredede og dels til Hjemsendelse.

De i min forrige Aarsberetning omhandlede Misbrug ved at Sømænd, der vare blevne indlagte ved dette Hospital, oftere blev gjenliggende under falsk Angivelse af Sygdom, og blot for efterat det Skib, til hvis Besætning de henhørte, var afseilet, at opnaa Fordelen af de hergjældende høiere Hyrer, vides ei at have gjentaget sig under den forløbne Sæson, og den i den Anledning gjorde Paaanke hos vedkommende Myndighed synes saaledes at have opnaaet sit Øiemed.

I Arbejderforholdene inden Distriktet er saavidt bekjendt ingen Forandring foregaaet, og den herværende Arbejderforenings Virksomhed er, forsaa vidt Udgifter ved Skibenes Losning og Ladning, ganske uforandret.

Ei hellere er nogen Forandring foregaaet i Skibsafgifterne forøvrigt, hvorimod det forlyder, at der ved vedkommende Regjeringsdepartement under

nærværende Parliamentssæson vil blive indbragt et Forslag til Nedlæggelsen af det her lokalt etablerede Flodpoliti og Ophævelsen af den for dettes Underhold Skibene paalagte Afgift af 3 cts. pr. Ton. Der er som altid vistnok delte Meninger om denne Foranstaltnings Hensigtsmæssighed, men efter min Erfaring har Flodpolitiet aldrig magtet sin Opgave til engang i mindste Mon at hemme Rømningsondet, og jeg kan saaledes i vor Skibsfarts Interesse kuns give denne mit Bifald, som, om den bifaldes, ogsaa vil medføre en betragtelig Indskrænkning af Skibsafgifterne.

Paa Distriktets Kyster og i nærliggende Farvande er følgende Forlis indtrufne blandt de forenede Rigers Skibe:

Norske Skibe: Barkskip „Miriam“ af Drammen, Skipper Falck, totalt forlist paa Duck Island, Fundybugten, Barkskip „Helga“ af Tønsberg, Kaptein Schulstock, totalt forlist paa Reserve Rock, Newfoundland, Barkskipet „Søndre Norge“ af Mandal, Kaptein Olsen, totalt forlist paa Prince Edwards Ø, Barkskipet „Statsraad Lange“ af Arendal, Kaptein Clemetsen, totalt forlist paa Bryant Øen, St. Lawrencegulven, Barkskip „Nystad“ af Tønsberg, Kaptein Pettersen, totalt forlist ved Metis, St. Lawrencefloden, Barkskip „Anna“ af Tønsberg, Kaptein Olsen, totalt forlist paa Anticosti, St. Lawrencegulven, Barkskipet „Codan“ af Tvedestrand, Kaptein Kverndal, totalt forlist ved Richibucto, St. Lawrencegulven.

Samtlige Besætninger, med Undtagelse af Kaptein Falck paa Bark „Miriam“ og Kaptein og Besætningen paa Bark „Helga“, hvoraf kun en blev reddet, bleve reddede og ere ved forskellige Konsulstationer ydet forskriftmæssig Understøttelse ved Underhold og Hjemsendelse, dels ved Bortforhyren med andre Skibe, naar dertil har været Anledning, og dels paa anden og billigste Maade.

Videre er Besætningerne paa det i Atlanterhavet forladte Skib „Progress“ af Holmestrand og det til Sidney efter Kollision indbragte, og senere kondemnede, Barkskip „Rock City“ af Fredriksstad blevet landsat paa Distriktets Kyster og ved vedkommende Konsulatfunktionær ydede forskriftmæssig Understøttelse til Beklædning og Hjemsendelse.

Under Instruktion fra svenske Myndigheder er under Sæsonen en for Forseelse mod Konkurslovgivningen hertil ankommet svensk Flygtning ved Konsulatet hos herværende Myndigheder blevet begjært arresteret og extraderet under den mellem de forenede Riger og Storbritannien bestaaende Extraditionstraktat, hvad ogsaa forsaavidt blev tilfredstillende udført og Flygtningen tilbagesendt til Hjemlandet, men hvorved der opstod en Forvikling med herværende Extraditionsdommer, som med Støtte af den af Konsulatet ved Anledningen benyttede Sagfører, hvortil ogsaa en anden af Stedets mest anseede Advokater sluttede sig, begjærte sig udbetalt Retssalærer til et Beløb af \$ 237.15, som jeg ogsaa under Trudsel af imodsat Fald Flygtningens Tilbageholdelse og hvormed den sidste direkte Anledning under Sæsonen vilde gaaet tabt, blev nødt til at betale. Da jeg imidlertid trods disse Lovkyndiges Udtalelser ei kunde slutte mig til en saadan Forstaaelse af Traktatens § 13 og erkjender Kravets Retmæssighed, indgav jeg Forestillinger desangaaende til vedkommende Regjeringsmyndighed, der har forkastet Extraditionsdommerens og de tvende omhandlede Lovkyndiges Forstaaelse, og hvorefter de nævnte Retsomkostninger er blevet mig refunderet efter en ved Foranledningen udstedt „Order in Council“ og hvorved Prudents er etableret for Traktatens rette Forstaaelse ved fremtidige mulige Tilfælde af denne Slags.

Betræffende Distriktets Handel og Søfart i det forløbne Kalenderaar foreligger ikke officielle Opgaver anderledes end Værdiansættelser af Export for-

delt over de forskjellige Industrigrene samt Totalsum af Importværdierne som ovenfor indtaget og hvorefter hele Handelsomsætningen androg \$ 211 177 445 mod \$ 201 308 931 under Kalenderaaret 1890, og viser saaledes en Forøgelse af \$ 9 868 514, hvoraf en Tilbagegang i Importværdierne af \$ 601 024, hvorimod en Forøgelse af Exportværdierne af \$ 10 469 538. Forøgelsen i Exporten gjælder for Landets egne Produkter med ca. 7.2 Millioner Dollars og for Transitvarer 3.2 Millioner. Sees hen til de forskjellige Industrigrene, viser Produkter af Bjergværksdrift en Forøgelse af ca. 1 Million, Fiskeri ligesaa med ca. 2 Millioner, Fædrift med  $\frac{1}{2}$  Million og Agerbrug med ca.  $4\frac{1}{4}$  Millioner, medens Exportværdien af Produkter af Skovbrug viser en Tilbagegang af henved 3 Millioner Dollars.

Hvad Aarets Trælastforretning angaar, kan i Forbindelse med ovenfor paaviste Tilbagegang i Exportværdi efter et af et herværende Handelsfirma udgivet Cirkulære, der omfatter Forretningerne ved Hovedstationen, anføres, at Exporten herfra har andraget 6 798 190 Fod Tømmer og 2 984 521 Quebec Std. Planker mod 8 012 340 Fod Tømmer og 5 051 568 Quebec Std. Planker i Aaret 1890, og viser saaledes en Afgang for Tømmer af 1 214 150 Fod og af Planker 2 067 049 Quebec Std. Planker. Og et Handelscirkulære omfattende den oversøiske Fart fra Provindserne New Brunswick og Nova Scotia angiver en samlet Exportværdi af henved 331.6 Millioner superficielle Fod mod 392.5 do. i Aaret 1890, og viser saaledes en Tilbagegang af ca. 61 Millioner og som ekvivalerer 30 500 St. Pet. Standard eller ca. 76 250 Tons Skibsrum.

De for kommende Sæson overvintrende Beholdninger angives ved ovenomhandlede Cirkulære for Quebec til henved 6 Millioner Fod Tømmer og  $1\frac{1}{2}$  Million Quebec Std. Planker mod henholdsvis  $10\frac{3}{4}$  Millioner Fod Tømmer og 1 Million Quebec Std. Planker i Aaret 1890. Og som sædvaulig overligger der store Beholdninger tilgjængelig for Vaarskibning andetsteds.

For de fornemste Exportartikler stillede Priserne sig paa herværende Marked ved Aarets Udgang som følger: White Pine Tømmer 16—35 cts. pr. Fod, Waney Do. 28—37 cts., Red Do. 14—30 cts., Eg Do. 43—47 cts., Alm Do. 23—30 cts. pr. Fod, alt efter Kvalitet og Dimensioner med mere, og som gennemgaaende viser et videre Prisfald fra forrige Aar, og for Planker:

	1ste Sort.	2den Sort.	3die Sort.
Pine tørre Pt. Std . . . . .	\$ 115—120	\$ 75—80	\$ 35—40
„ Michigan . . . . .	„ 120—130	„ 90—95	„
Spruce . . . . .	„ 40—42	„ 25—26	„ 22—23,

hvilke Priser er omtrentlig de samme som i foregaaende Aar. Fragtmarkedet aabnede sig med 17 sh. pr. Load Tømmer og 42/6 sh. for Pet. Std. Planker til ledende Havne, men var under Sæsonens Løb i vedvarende Stigning og blev ved at der ankom meget faa søgende Skibe, og Dampskibene fik Employ i Kornfarten ved Sæsonens Afløb meget fast og sluttede med 25 sh. pr. Load Tømmer og 67/6 sh. for Planker.

Som for Trælastexporten saaledes gjælder ogsaa for Fiskeriernes Vedkommende, at ingen anden Oplysning foreligger end de ovenfor indtagne Værdiopgaver for Canadas Vedkommende. Og hvad Newfoundland angaar kuns Indberetning om at Sælfangsten har været tilfredsstillende, ogsaa Koloniernes Fiskeri ved Labrador, der har været ualmindeligt godt, medens Bankfiskerierne og de ved Vestkysten har været meget daarlige.

Ei heller foreligger endnu nogen samlet Oversigt over Aktiemarkedets Stilling og Fluktuationer under Aarets Løb, eller Beretninger fra de væsent-



ligere Bankinstitutioner betræffende den finansielle Stilling inden Distriktet, som dog ei har undergaaet Forstyrrelser af større eller væsentligere Omfang. Og om end, som ovenfor nærmere paavist, Trælastforretningerne var meget indskrænket, har dog Priserne stillet sig saaledes, at der er Grund til at tro at de har givet et forsaa vidt tilfredsstillende Udbytte for de i denne Bedrift interesserede, blandt hvilke saavidt bekjendt ingen finansielle Forviklinger er indtruffet. Flere Tegn tyder ogsaa paa, at denne indskrænkede Export vil som paaregneligt, medføre et fremtidigt Gode, idet tidligere Krav er opstaaet paa Konsumptionsmarkederne, og Salg i større Omfang og til fordelagtige Priser har fundet Sted. Det er derfor ogsaa forvente, at større Efterspørgsel efter Skibsrum er forhaanden, om end Befragtninger, efter Forlydende endnu foregaar med Træghed og til kuns lidet forbedrede Noteringer mod samtidig i forrige Aar.

Fyr-, Mærke-, Havne- og Lodsvæsen. 1. En sortmalet Jernkande-Bøje er blevet opankret i 5 Favne Vand ved den ydre Kant af Revet ved Escouminoc-Pynten ved Indløbet til Miramichibugten paa  $47^{\circ} 6' 32''$  nordlig Bredde og  $64^{\circ} 46' 3''$  vestlig Længde, og i Retning NO  $\frac{1}{4}$  N fra Escouminoc Fyr paa  $2\frac{1}{4}$  Kvartmiles Afstand.

2. Taage-Signalet paa Øen Belle Isle i Strædet af samme Navn er blevet forandret fra Skud til Bomber af Skyde-Bomuld, som afskydes fra et Sted omtrent 400 Fod over Havet hvert 20de Minut.

3. Exploderende Taage-Signal er anbragt ved Cape Chatte Fyrstation ved den sydlige Kyst af St. Lawrencebugten. Signalet vil bestaa af en Patron med Skyde-Bomuld, der afskydet og exploderer hvert 20de Minut, og angives at give en langt stærkere Lyd end noget Kanonskud.

4. Det faste Fyr ved Port Hood paa den vestre Kyst af Kape Breton Ø i St. Lawrencebugten er forandret til at vise rødt Lys over en Bue af  $63^{\circ}$  mellem S  $\frac{1}{4}$  V og til SO til O  $\frac{1}{4}$  O og hvidt over en Bue af  $95^{\circ}$  mellem sidstnævnte Kompasstreg og NO til N  $\frac{3}{4}$  N.

5. To Ledefyre er oprettet ved Bersimis River og som holdte overet vil lede over Barren ved Flodmundingen, hvis mindste Dybde ved Lavvande er 4 Fod.

5. Et forhen ukjendt Undervands-Skjær med 6 Fod Vand paa Lavvande er opdaget ved den østlige Side af Waslishcabatan-Bugten paa den nordlige Side af St. Lawrencebugten. Beliggenhed  $50^{\circ} 11'$  nordlig Bredde,  $60^{\circ} 54'$  østlig Længde.

7. Fyret ved Frather Point ved den sydlige Kyst af St. Lawrencefloden er siden Skibsfartens Aabning i forrige Aar forandret fra fast hvidt til omdreieende hvidt med Blus, der opnaar sin største Lysstyrke hvert 20de Sekund. Fyrets Høide over Høivande er 48 Fod med Synsvidde 12 Kvartmile.

8. En forhen ukjendt Banke med 21 Fods Vanddybde er opdaget ved den sydlige Kyst af Øen Anticosti paa ca. 2 Kvartmiles Afstand fra Land og fra hvilken South Point Fyrtaarn peiles i O til S paa omtrent 13 Kvartmiles Afstand.

9. Damp-Taage-Hornet ved St. Anné-Pynten paa den sydlige Kyst af St. Lawrencegulven i Gaspé-Distriktet, Provindsen Quebec, er blevet nedlagt.

10. Fyret paa Crane-Øen i St. Lawrencefloden er blevet forandret fra fast hvidt til omdreieende Blusfyr, og vil være synligt i  $26''$  og Mørke i  $4''$  hoert halve Minut.

11. Taage-Signalet ved Sambro Fyr-Station ved Indløbet til Halifax er blevet forandret fra Damp-Taage-Pibe til Patroner med Skydebomuld, som i tykt og taaget Veir afskydes og exploderer hvert 20de Minut.

## 12. Følgende Lodstaxt er vedtaget for Parrsboro Lodsdistrikt:

Fra Isle Haute til Spencer Øen . . . .	§ 0.75	pr. Fod.
” Do. - Port Greville . . . .	” 1.25	—
” Do. - Deligent-Floden . . . .	” 1.50	—
” Do. - West Bay . . . .	” 2.00	—
” Do. - Floden ved Partridge Øen	” 2.50	—
” Do. - Moose-Floden . . . .	” 2.75	—
” Do. - Harrington-Floden . . . .	” 2.75	—
” Spencer-Øen - West Bay . . . .	” 1.25	—
” Do. - Floden ved Partridge-Øen	” 1.50	—
” West Bay - do. ” do.	” 1.25	—

For udgaaende Skibe § 1.50 pr. Fod. Dampskibe 50 cts. Tillæg pr. Fod paa ovenfor nævnte Taxt. For at skifte Fartøi fra Ballast til Lasteplass § 5.00.

Den i tidligere Aarsberetninger omhandlede Spænding mellem Newfoundland og Moderlandet er fremdeles vedvarende, og hvori Kanada nu ogsaa er blevet indviklet ved at paadrage sig Newfoundlands Utilfredshed ved hos den britiske Regjering at forebygge Sanktion af en mellem den Newfoundlandiske og de forenede Stater affattet Overenskomst, hvorunder Newfoundland vilde blive tilstaaet Fordele ved Import af Fisk til de forenede Stater til Skade for Samfærsele mellem disse og Kanada. Til Gjengæld er der fra Newfoundlands Side blevet forbudt Salg af Agn til kanadiske Fiskere, til stor Skade for deres Bedrift, og videre paalagt en forøget Told ved Import af Kornvarer fra Kanada, som har umuliggjort enhver Forbindelse og hvorved denne Forretning er gaaet over til amerikanske Handelshuse.

Ved en i April Maaned 1891 optaget Census er Kanadas Befolkning, som ved Folketælling i Aaret 1881 androg til 4 324 810 Indbyggere, fundet forøget til 4 829 111, altsaa en Forøgelse under Perioden af 504 601 Personer eller ca. 11.66 %. Befolkningen er fordelt over de forskjellige Provinser og Territorier saaledes: Ontario 2 112 989, Quebec 1 488 586, Ny Brunswick 321 294, Nova Scotia 450 523, Prinds Edwards Ø 109 088, Manitoba 154 442, Nordvest Territorier, Assiniboia, Alberta & Saskatchewan 67 554, Uorganiseret Territorium 92 768, Britisk Columbia 32 168, tilsammen 4 829 411. Bybefolkningen, som i Aaret 1881 androg til 1 010 115, er blevet forøget til 1 394 259 Personer, eller med ca. 38.1 %, og Landbefolkningen, hvori indbefattet Landsbyer og andre Smaasteder med mindre end 1 500 Indbyggere, er blevet forøget fra 3 314 697 til 3 434 152, altsaa kun forøget med 120 455 Individuer eller blot 3.65 %, hvoraf synes at fremgaa, at Forholdene fremdeles er lidet indbydende for Indvandrende af den agerbrugende Klasse, og dels forklarer den under Perioden stærke Afgang i Export af Kornvarer. Saaledes androg Middeltallet af Export af umalede Kornvarer af egen Produktion under Periodens første fem Aar (1882—1886) til 18 666 605 Bushels mod 14 860 753 do. i sidste Femaarsperiode (1887—1891), og af malede Korn (alle Slags Melvarer) under første Femaar til 402 647 Barrels mod 323 034 do. under sidste Femaar.

Saavidt hidtil kan sees, har ifølge Exporttabellerne den bekjendte Mc’Kinley-Bill ei udøvet skadegjørende Indflydelse paa Forbruget af kanadiske Produkter i de forenede Stater. Saaledes androg Værdien af Export af kanadiske Produkter til de forenede Stater under Finantsaaret 1889—1890 til § 33 291 297 mod i Finantsaaret 1890—1891 § 34 829 436. Imidlertid

har ved Udløbet af sidste Finantsaar dens Virkning kuns været saa kortvarig, at der herfra intet kan sluttes med Sikkerhed om fremtidig Virkning.

W. A. Schwartz.

## Wien.

*Aarsberetning dateret 9de April 1892.*

Som allerede meddelt i min Beretning fra ifjor, blev fra Befolkningens Side knyttet store Forhaabninger til den nu gennemførte Forbindelse af Forstæderne med selve Wien, og turde disse ogsaa successive realiseres, da man alt har udarbejdet følgende Projekter: 1) Nedrivelse af Voldene, 2) Bebyggelse og Anvendelse af det herved vundne Areal, 3) Forlæggelse af Kasernerne og andre militære Objekter mod Kommune-Distriktets Peripherie, 4) Overbygning af Wien-Floden, 5) Regulering af den saakaldte Donaukanal, 6) Bygning af en Ringbane.

Til Gjennemførelse af disse Projekter udfordres en Kapital af 100 til 150 Millioner Gylden, til hvis Dækning Byen Wien, Landet Neder-Østerrige og Staten forholdsvis bidrager. Hele Planen skal fordeles paa flere Aar, og man haaber at bringe det betræffende Lovforslag allerede om kort Tid til Forhandling i Rigsdagen.

I April 1891 blev den niende tyske Geografdag, i Mai og Juni Verdenspostkongressen, og i September den trettende statistiske Kongres afholdt. I Oktober Maaned aabnede det kunsthistoriske Museum en Bygning, der ved sit arkitektoniske Udstyr og overmaade kostbare Indhold, danner en Hovedprydelse for Wien. For Aaret 1892 er der projekteret en international Theater- og Musikudstilling.

Den mest fremtrædende Begivenhed for Østerrige i det forløbne Aar skede paa Toldvæsenets Omraade.

I Januar 1891 opsagde Spanien og Portugal den siden 1872 bestaaende Toldkonvention. I Februar opsagde Østerrige Handelskonventionen med Schweiz.

Udløbet af Handelskonventionerne med Tyskland og Italien førte til langvarige Forhandlinger, som dog tilsidst endte med Afsluttelse af de Overenskomster, som den 6te December 1891 af Regjeringen blev fremlagt til Rigsraadets Beslutning. Disse var: 1) Handels- og Toldkonvention med Tyskland, 2) Handels- og Skibsfartskonvention med Italien, 3) Handels- og Skibsfartskonvention med Belgien, 4) Overenskomst med Tyskland angaaende smitsomme Sygdomme hos Husdyr, og endelig 5) Overenskomst med Tyskland om gjensidig Beskyttelse af Opfindelser, Mærker og Mønstre.

De anførte Traktater blev antagne af Rigsraadets begge Kammere med en Varighed fra 1ste Februar 1892 til 31te December 1903.

Traktaternes Tyngdepunkt ligger i Reguleringen af Forholdet til Tyskland, da af hele Udførselen til en Værdi af ca. 700 Millioner, omtrent 38 %, gaar til Tyskland. Toldtarifens enkelte Positioner viser tydelig Afgivelsen fra det stive Told-Beskyttelses-System, som i lang Tid var toneangivende for Kontinentet, og forbereder Overgangen i frihandlerisk Retning. Rigtignok er

Toldafgifternes Reduktion kun anvendt i forsigtig Maalestok for at undgaa stærke Stød.

Toldafgifternes Moderation er i hvert Tilfælde til Østerriges Fordel, da Exporten til Tyskland langt overstiger Importen. Navnlig er det ved Korn, Mel, Vin, Humle, Kvæg og Træ at Reduktionen gjør sig gjældende.

Det var ved Told-Overenskomsternes Afsluttelse ikke at undgaa, at enkelte Industrigrene blev ugunstig stillede; dog har Traktaterne i Almindelighed vakt Tilfredshed, mest fordi deres lange Gyldighed giver Handelens Beregninger den særdeles nødvendige Stabilitet.

Paa Jernbanevæsenets Omraade er at bemærke den fremadskridende Gjennemførelse af „Verstaatlichungs Aktionerne“ ved Indløsning af Karl-Ludvig-Banen, Erkehertug Albrecht Banen, Prag-Duxer- og Duxer-Bodenbach-Banen, hvis samlede Driftslængder beløber sig til 848 Km. I 1891 indførtes ved Statsbanerne en ny Fragt-Tarif, som skaffede en betydelig Reduktion, i Særdeleshed ved Ilgodsets Befordring. Tarifen er specielt nedsat for Fragt paa korte Distancer, for at begunstige Godsbefordringen fra Station til Station, og konkurrere med Vognfragten. Den indeholder endvidere en betydelig Reduktion for Masseartikler og Transport paa store Strækninger. De af Staten indførte Tarifnedsættelser indvirker, grundet paa Konkurrence, ogsaa paa Privatbanerne, og desuden benytter Regjeringen delvis bestaaende koncessionelle Rettigheder til at foranledige Privatbanerne til at reducere Tarifen. De østerrigsk-ungarske Jernbaners Brutto-Indtægt viste i Aaret 1891 mod foregaaende Aar en Tiltagen af fl. 4 417 865, hvoraf fl. 1 440 047 = 31,87 % falder paa Godsbefordring og fl. 3 077 918 = 68,13 % paa Person- og Reise-godsbefordring. Indtægterne af Person- og Reisegodsbefordringen tiltager fra Aar til Aar i Betydning, da Zonetarifens Virkning mer og mer har gunstig Indflydelse paa Brutto-Indtægten. Dog er at bemærke, at Udlæggene ved Zonetarifen stiller sig væsentlig højere end før.

I min Beretning fra ifjor meddelte jeg, at Spørgsmaalet angaaende Valutareguleringen traadte stærkt i Forgrunden; dog var det min Mening at der endnu var lange Udsigter til at den vilde blive gennemført. Da Handelsbalancen iaar atter har havt et gunstigt Udfald, Statens Told-Indtægter i Løbet af de første ni Maaneder af 1891 har vist en Forøgelse af 4,3 Million Gylden, mod Indtægterne i samme Periode i Aaret 1890, og der hersker en fuldstændig Harmoni mellem begge Rigshalvdeles Finantsministerier, og disse er i Besiddelse af store Kassabeholdninger, som tildels er anbragte i Udlandet mod Tilbagebetaling i Guld, saa er Spørgsmaalet angaaende Valutareguleringen meget omtalt. Saavel i Østerrige som i Ungarn afholdes for Tiden Undersøgelser til Klarlæggelse af dette vigtige Anliggende, og det er ikke umuligt at allerede til Høsten de til Valutareguleringens Gjennemførelse nødvendige Lovforslag vil forelægges Rigsraadet.

Den østerrigsk-ungarske Banks Totalomsætning beløb sig i Aaret 1891 til fl. 1 889 473 849. I Aaret 1890 naaede den en Høide af fl. 1 890 232 455; man ser heraf, at Operationerne har aftaget i Aaret 1891 med fl. 758 606.

Af Sedler var i Omløb den  $3\frac{1}{12}$  91 fl. 455 222 220, fl. 9 288 010 mere end i Aaret 1890. Bankens Metalbeholdning repræsenterede den  $3\frac{1}{12}$  91 en Værdi af fl. 245 931 241, deraf i Guld fl. 54 483 667, i Sølv fl. 166 597 329, Vexler i Guld-Valuta fl. 24 850 245.

Rentefoden for 1891 stiller sig som følger: For Diskontering, Vexler, Effekter, Koupous, betalbare inden 92 Dage, gjennemsnit 4,40, for Laan mod

Bankpantebreve og for Laan mod Statsrenter og Bankpantebreve, gennemsnitlig 4,90, for Laan paa andre Effekter gjennemsnitlig 5,40.

1891-Aars Overskud androg til fl. 7 843 991,75 d. e. fl. 163 051,81 mindre end i det foregaaende Aar.

1891-Aars Høst i Østerrige. Avlingen i tusinde Hektoliter var af Hvede 14 474, Rug 24 582, Byg 19 178, Havre 36 733, Mais 6 742, Vin 3 005. I Sammenligning med Avlingen i 1890 viser Aaret 1891 et Plus for Havre og et Minus for Hvede, Rug og Vin.

I Østerrige blev i Aaret 1891 produceret ca. 50 000 Tons Sulfit Cellulose, 5 000 Tons Natron Cellulose, 45 000 Tons Træmasse, 30 000 Tons Pap, brun og hvid; exporteret blev:

		Sulfit Natron Cellulose, bleget.	Sulfit Natron Cellulose, ubleget.	Træmasse.	Pap, brun og hvid.
Over Triest.	uden nærmere angivet Be- stemmelsessted.	120	21	19	659
Hamburg og Bremen.		755	977	891	273
Tyskland . . . . .		1 413	4 486	1 380	1 049
Storbritanien . . . . .		934	234	-	1 652
Frankrige . . . . .		4 220	247	20	71
Italien . . . . .		1 263	2 448	2 145	3 563
Rusland . . . . .		353	535	1 139	22
Schweitz . . . . .		420	64	-	600
Tyrkiet . . . . .		25	-	-	563
Rumænien . . . . .		136	51	-	22
Serbien . . . . .		2	-	11	61
Andre Lande . . . . .		1 067	229	7	428
Summa Tons		10 708	9 292	5 612	8 963

Uagtet Træmasse- og Papproduktionen indskrænkedes lidt, saa var det dog ikke muligt at opnaa de gamle Priser. Disse gaar derimod mer og mer tilbage, saa at der idag noteres: Sulfit Cellulose, ubleget, fl. 11 og 12, bleget fl. 15 og 16, Natron Cellulose, ubleget, 10 og 10 $\frac{1}{2}$ , bleget fl. 13 og 14, Træmasse, prima, fl. 5 $\frac{1}{2}$  og 6, middels fl. 5 og 5 $\frac{1}{2}$ , Træpap, hvid fl. 6 og 6 $\frac{1}{2}$ , brun 7 og 7 $\frac{1}{2}$ ; alt for 100 kg. tør Vare ab Fabrikstation.

De vigtigste Artikler, der blev indført fra Norge i Aaret 1891, er, efter Uddrag af „Statistische Übersichten des auswärtigen Handels“ følgende: (i metriske Centner) Tran 19 385, Saltet eller røget Sild 20 908, Stokfisk 7 436, Andre saltede Fisk 6 567, Kobber 1005, Tjere, alle Slags, 1 725.

Udført til Norge blev: Malt 16 680, Porcelænjord og Feltspat 550, Hyssing 181, Lingarn etc. etc. 154, Chinasølvvarer 866, Potaske med mere end 85 % kuls. Kali 733.

Carl Neufeldt.

## Düsseldorf.

*Aarsberetning dateret 29de Marts 1892.*

Skibsfarten paa Rhinen saavel her som ved Havet har paa Grund af den lange Vinter været stængt fra Slutningen af November til Slutningen af Februar som Følge af Isgang, der naturligvis forarsagede stor Skade for Skibseierne. Følgen var, at ved Skibsfartens Begyndelse var saavel Importen som Exporten meget daarlig. Foruden den fra Amsterdam, Rotterdam og Antwerpen til Sverige og Norge udgaaende Dampskibslinie, har Dampskibsaktieselskabet „Neptun“ i Bremen oprettet en ny Linie med regelmæssig Afgang og Ankomst fra Bremen til Kjøbenhavn og Stockholm. De nævnte Rederi tilhørende Baade staa i Forbindelse med de direkte Dampskibe, som hver Uge afgaar fra Køl'n og Düsseldorf til Bremen og omvendt, hvorved Forbindelsen fra Rhinen direkte med Havet bliver udvidet. Saafremt der fortsættes med Forbedringen af Forholdene ved Rhinhavnene, som det f. Ex. er Tilfældet i Waal i Holland, kommer adskillige nye Dampskibslinier fra andre Havne istand, og haaber man, at Rederiet „Neptun“ med Tiden vil lade sine Baade gaa direkte til og fra Stockholm og Kjøbenhavn, medens disse hidtil i Bremen har omlastet sine Varer i andre til nævnte Steder gaaende Baade.

Importen af Planker og Bord fra Sverige og Norge er ganske betydelig, og der ankommer aarlig hertil hundrede Ladninger Trælast med Fartøier drægtige ca. 5 à 600 Tons. Ønskeligt var det, at der byggedes Seilskibe med mindre Dybgaende, og med Master efter det teleskopiske System eller til at sænkes ned ved Passerende af Jernbanebroerne, hvilke Skibe kunde bringe Ladningerne direkte hertil. En anseelig Mængde sødygtige engelske Seilskibe (Skonnerter), drægtige mellem 159 og 200 Tons, udfører Transport af Varer herfra til Havnene ved den engelske Kanal og Bristol-Kanalen lige til Peterhead, langs den skotske Kyst, samt til franske og Nordshavne, og fra nævnte Steder tilbage hertil.

Med Bygningen af Düsseldorfs storartede Havn er man ivrig beskjæftiget. Bassinet til Toldhavnen er allerede udgravet og dens Kai er allerede for en Del opmuret. Arbeidet paa Trælasthavnen for Fartøier, som frit vil kunne seile ind i samme, er ogsaa paabegyndt, men der bør ingen Hindring indtræffe, hvis den skal kunne blive færdig om 3 Aar. Efter hvad jeg har bragt i Erfaring, vil man dog ikke nægte, at den under Arbeide værende Del af Bassinet, naar den er færdig, delvis tages i Brug. Spørgsmaalet om Mosels Kanalisering, der har været fulgt med den livligste Interesse, synes nu at gaa en tilfredsstillende Løsning imøde. Efterat Rhinprovindsens sidste Provindsiallandthing enstemmig havde udtalt sig for Planens Gjennemførelse som en Forbedring af Samfærdelsmidlerne, der var gavnlig for Landbrug og Skovdrift, saavel som for Vinavlen ved Mosel og Rhinen, og aldeles nødvendig for denne Egn's Handel og Industri, har ogsaa Finantsministeren bestemt sig for Kanaliseringen under Forudsætning af, at de mest interesserede Kredse yder et anseligt Bidrag til Arbeidsomkostningerne. Hvilket Omfang Trafiken paa den kanaliserede Mosel muligens kan opnaa, kan bedømmes efter den Trafikforøgelse, som Main efter Kanaliseringen opviser. I Aarene 1880—82 befordredes paa denne Flod 311 586 Tonkilometer; dette Tal steg i 1887 til 15 352 452, i 1888 til 20 551 352 og i 1889 til 29 159 283 Tonkilometer. Dortmund—Emskanalen, hvis Bygning besluttedes i 1886, paabegyndtes i 1889, men er, paa Grund af Forbedringer af den oprindelige Plan og som Følge af Arbeidet paa de 2 andre Kanallinier, Nord—Østersøkanalen og Oder—Spree Kanalen,

endnu ikke skredet synderligt langt frem; dog haaber man i den rhinlandsk-westfalske Industris Interesse paa en energisk Fuldførelse af denne, især for Kultransporten saa vigtige Forbindelse.

Paa Jern- og Staalmarkedet har i det forløbne Aar Efterspørgselen for adskillige Fabrikationsgrenes Vedkommende været tilfredsstillende, for andre derimod temmelig svag. Nedenfor meddeles et Uddrag af en Markedsberetning af 30te September f. A. Rujernmarkedet paavirkes af Forbrugernes afventende Holdning og ved de overraskende lave Anbud fra en Del Kommissionshandlende. For flere Masovnes Vedkommende dækker de nuværende Priser ikke engang Produktionsomkostningerne. For Rujernsstøberierne har Afsætningen været temmelig jevn. Men Rujernssyndikatet nedsatte Prisen med 2 M. for Støberujern, da større Kjøbelyst alene kunde opnaaes til lavere Priser under Paavirkning af det stærke Tilbud af udenlandsk Rujern. Stangjernmarkedet er roligt men fast. De stærkt overdrevne Rygter om daarlige Høstudsigter, som udspreddes i Dagbladene, har desværre utvivlsomt havt til Følge, at forurolige store Kredse af Befolkningen og derved øvet en skadelig Indflydelse paa det indenlandske Forbrug. Da man imidlertid nu begynder at indse, at det ikke staar saa daarlig til med Høsten, saa bidrager nok dette til at bringe mere Liv i Forretningerne. Forøvrigt opveies den hidtilværende mindre Afsætning ved Leverancer og Bestillinger til Jernbanerne, som for det kommende Aar allerede har antaget et betydeligt Omfang. Den i nogen Tid iagttagne bedre Stemning paa Jern- og Staaltraadindustriens Omraade holder sig uforandret. Fabrikationen af valset Jerntraad var bleven betydelig indskrænket under Trykket af det overdrevne Tilbud; men den kan uden synderlig Vanskelighed atter øges, og den har allerede, under Indtrykket af den varige Forbedring, slaaet ind paa denne Vei. Til Opnaaelse af mere lønnende Priser, turde det uden Tvivl være at ønske, at Indskrænkningen i Produktionen varede endnu længere. Markedet for Jernplader er i det Væsentlige uforandret. Paa en den 26de September 1891 i Düsseldorf afholdt Generalforsamling besluttede det vest-tyske Syndikat at fastholde de hidtilværende Priser. Bestræbelserne for at give Syndikatet en fastere Organisation lykkedes. Ligeledes har man paany taget under alvorlig Overveelse Dannelsen af et Syndikat inden Blikpladebranchen, der skulde omfatte Rhinlandet og Westfalen, Sydtyskland og det øvre Schlesien, og man haaber paa denne Maade at kunne bevirke bedre Forhold paa Markedet. Fabrikerne for Jernbanemateriel vare blevne foranledigede til billigere Priser ved Størrelsen af Ordrene fra Staten, hvis Udførelse havde kommet til at kræve en Tid af flere Aar; en Pris af 115 M. for Jernbaneskinner svarer nemlig nøjagtig til den Notering, som betaltes, da Kullene var 40 à 50 % billigere end nu. Saameget mere ere Værkerne derved blevet narrede, som det lader til, af Staten blot vil dække en Del af sit Behov, saaledes at de paa de store Leverancer grundede Forhaabninger synes at skulle tilintetgjøres. Saaledes har det overrasket ikke alene industrielle, men ogsaa større nationaløkonomisk interesserede Kredse, at Direktionen for Statens Jernbaner paa den venstre Rhinbred har givet Société d'Angleur i Belgien Tilslag paa Leverance af 2400 Tons Jernsveller til 114 M., frit Herbesthal, medens de laveste tyske Anbud lød paa 115 M. pr. Ton leveret frit Fabrikstation, saaledes at Prisforskjellen, dersom man tager Hensyn til, at Herbesthal ligger paa den yderste Grænse af det venstre rhinlandske Jernbanedistrikt, var ganske ubetydelig. Jernstøberierne og Maskinfabrikerne er delvis endnu meget vel og for længere Tid forsynede med Ordres, men tildels ogsaa mindre stærkt beskæftigede, især Jernstøberierne. Paa det indenlandske Malmmarked er Tilbudet stærkt med ustadige Priser. Priserne

stillede sig som følger: Rujern: Støberijern No. I M. 69.00, No. III M. 58.00; Hematitjern M. 69.00, Kvalitets-Puddeljern No. I, M. 52 à 53, Do. Siegerländer M. 49 à 50, Staaljern, hvidt, med mindre end 0.1 % Fosfor, frit Siegen M. 49 à 50, Thomasjern med 1.5 % Mangan frit Luxemburg, netto Kasse frs. 53.00 à 54.00, Samme uden Mangan frs. 51 à 52; Speiljern, 10 à 12 % M. 56 à 57; engelsk Støberirujern No. III frit Ruhrort M. 60; Luxemburg Puddeljern, frit Luxemburg frs. 49.50. Valset Jern: Stangjern, vestfalsk, M. 135, Vinkel- og Faconjern do. med Tillægspriser efter Skala; Bærebjelker, frit Burbach M. 115; Jernblik til Dampkjedler M. 175, Jernblik, Sekunda M. 150 à 155, Do. tyndt M. 140 à 150. Malm: Raa Jernmalm M. 7.50 à 8.00, rostet Do. M. 10.00 à 11.50; Somorrostro frit ombord Rotterdam M. 14.00 à 14.50. Ved de tyske Masovne produceredes i 1891 (i Tons à 1000 Kg.) Puddel- og Speiljern 1 747 130, Bessemerjern 384 196, Thomasjern 1 704 279, Støberirujern 616 414, ialt 4 452 019.

Kulmarkedet har været meget fluktuerende i Slutningen af Aaret. Efter en lang ved lav Vandstand fremkaldt Stilstand i Skibsfarten paa Rhinen, indtraadte høi Vandstand, der bidrog til, at endel lavtliggende Kuhnagasiner maatte afspærres for Tilførselen. Straks derefter indtraadte Frost, der forhindrede Vandets videre Stigen, og samtidig oplivede Afsætningen; men snart blev der atter Tøveir. De i Slutningen af Aaret indtræffende Høitidsdage ligesom Produktionsformindskelsen som Følge af Influenzaepidemien vanskeliggjorde betydelig Transporten. Kjøberne vedblev at iagttage en afventende Holdning; Efterspørgselen indskrænker sig til det daglige Kulbehov og der afsluttes kun sjelden nye Leveransekontrakter for længere Tid. Priserne holdes vel endnu oppe af Salgsforeningerne, men hvorledes de længere frem kommer til at stille sig er for nærværende umuligt at forudse, da det beror paa Vinteren og tillige paa, hvor længe man endnu kan undlade at dække Behovet for Fremtiden. Dersom Gruberne og Grubeforeningerne ser sig nødsagede til at foretage en Nedsættelse af de Priser, der i det Hele taget ere nødvendige for at Grubedriften skal kunne give et rimeligt Udbytte, da maa man, for at hindre yderligere Tilbagegang, gribe til det sidste Middel, nemlig en betydelig Indskrænkning af Produktionen og den deraf følgende uundgaaelige Formindskelse af Arbeidsstokken.

Væverindustrien. Bomuldsmarkederne kunde ikke modstaa Trykket af den store Tilførsel af den nye Høst i de amerikanske Havne, og tabte atter den Fasthed, som de netop havde vundet; Priserne for Middling pr. Oktober—November faldt fra  $4^{57}/_{64}$  til  $4^{37}/_{64}$  i Slutningen af Maaneden. Disse hurtige Prisforandringer forøgede Usikkerheden i den Stilling, i hvilken Bomuldshandelen befinder sig. Et stort Antal Kjøbere venter fremdeles med sine Indkjøb, indskrænker derved ikke uvæsentlig Omsætningen og støtter det stærke Tilbud. Garnhandelen er endnu gennemgaaende meget træg. Den allerede formindskede Garnfabrikation trænger til yderligere at indskrænkes for at modsvare den stærkt aftagende Afsætning. Kjøbelyst for Garn findes vel overalt og hsr ogsaa bevirket store Indkjøb; men den virkelige Garnafsætning forbliver helt og holdent uberørt heraf, saaledes, at Spindrierne med sine store Ordre endnu har liden Nytte deraf, og Ophobning af en større Beholdning er uundgaaelig. Først gennem en grundig Forbedring af samtlige Væveriers Stilling vil gunstigere Forhold indtræde ogsaa for Spindrierne. Efterspørgselen efter Imitatgarn blev livligere og Priserne faste. Den formodede Tilvæxt i Forbruget giver Haab om en gunstigere Udvikling af den saksiske Industri inden denne Branche, som ogsaa kommer til at forbedre Priserne, hvilket er aldeles nødvendigt for Spindrierne. I melerede Streichgarn ligesom i Garn for Klædefabrikationen viste der sig nogen Efterspørgsel



i Oktober Maaned. Den staar dog endnu ikke i noget Forhold til den ved den indskrænkede Arbeidstid fremkaldte mindre Fabrikation, saaledes at en videre Indskrænkning af samme i Fremtiden er uundgaelig, forsaavidt Efterspørgselen efter disse Garnsorter ikke bliver større, hvortil der endnu ikke er nogen Udsigt, saavidt man kan dømme. Priserne for samtlige Uldgarnsorter ere fremdeles ikke synderlig lønnende. Med Hensyn til Forretningerne i manglefarvede halvuldne Stoffe hører man forskjellige Udtalelser. Medens adskillige Fabriker har tilstrækkelige Bestillinger og er godt beskjæftigede, klager en stor Mængde andre Væverier over at Afsætningsforholdene fremdeles er ugunstige og at de ikke har nogen Anledning til at gjenoptage hele sin Virksomhed. Den bedre Sysselsættelse er for en Del en Følge af Orøres for Udførselen; det indenlandske Forbrug holder sig endnu for det meste tilbage med sine Ordres. Handelen med valkede Varer blev noget livligere. De smaa Bestillinger paa forskelligartede Mønstre og Sorter gav nu som før Anledning til Klage over vanskeliggjort og derved fordyret Fabrikation. Markedet for brogede Tøier har snarere forbedret sig noget og for Vintermaanederne er Udsigterne ikke længere saa ugunstige som Tilfældet var for nogen Tid siden. For Hvidevæverierne var Forretningerne i Oktober Maaned sidstleden kun lidet tilfredsstillende. Enkelte Fabriker til Vinterbrug blev Gjenstand for forstærket Efterspørgsel, men for Hovedsorterne af grovere Garn forfærdigede Bomuldstøier, var Afsætningen i Sammenligning med tidligere Aar ikke tilfredsstillende. For Udførselen til oversøiske Afsætningsomraader har nogle enkelte Væverier endnu været temmelig sysselsatte. men i Almindelighed var Forretningernes Gang ogsaa paa dette Omraade meget træg.

Silkevæverierne. Aaret 1891 sluttede med en Forbedring af den forud meget daarlige Stilling og efter flere Tegn at dømme har man Grund til at antage at Aaret 1892 vil blive gunstigt for Silkevæverierne.

Klædefabrikationen. Den rhinlandske og westfalske Klædefabrikation befandt sig i 1891 i en ugunstig Stilling; de allerfleste Fabriker nødsagedes til at indskrænke Produktionen. Exportens Tilbagegang forsaarsagedes for en stor Del af Mac Kinley Billen, men senere gik det ogsaa tilbage med det indenlandske Forbrug som Følge af de daarlige Forretningsforholde i Almindelighed og Fordyrelsen af mange Fornødenhedsartikler, hvorved især de Fabriker led, der forfærdige tarveligere Tøier til Klæder for Arbejderne. Schoddyfabrikationen laa ganske nede. Mattefabrikationen, der begunstiges af Toldsatserne, led af formindsket Forbrug.

Papirindustrien i Rhinlandet og Westfalen befandt sig i 1891 i en mindre gunstig Stilling end i det foregaaende Aar. De som Følge af forhøiede Kul- og Raastofpriser i Slutningen af 1889 og Januar 1890 gennemførte Prisforhøielser gik i 1891 fuldstændig tilbage. Det formindskede Forbrug gjorde Konkurrencekampen heftigere. Henimod Midten af Aaret indtraadte en Synken i Træmassepriserne, forarsaget af den uhørte Overproduktion af denne Artikel. Dette havde igjen til Følge, at Priserne faldt lavere end nogensinde. Som Følge af denne Prisernes Tilbagegang, indtog Kjøberne en afventende Holdning, idet de ventede paa yderligere Prisreduktioner. For Øieblikket staar Priserne stille og et yderligere Prisfald synes usandsynligt.

Industriens Stilling i Elberfeld og Barmen. Den ubetydelige Forhøielse, som sporedes i Industrien ifjor Vaar, var af meget kort Varighed, og efterfulgtes af en endnu stærkere Tilbagegang paa næsten alle Omraader. Saaledes ligger især Baandfabrikationen, den mest fremtrædende Industrien i nævnte Byer, for Øieblikket aldeles nede. Foruden den ugunstige Mode og

den faldende Tendents i Priserne paa Uld- og Bomuldsgarn, maa denne daarligere Stilling nærmest tilskrives den formindskede Afsætning til Amerikas forenede Stater og Sydstater. Hertil kommer Priserforhøielsen paa Livsnødenhederne, og en almindelig Følelse af Usikkerhed i de politiske og ogsaa i de handelspolitiske Forhold.

Baandvævestolkniplingerne var mindre efterspurgte, Maskinkniplingsfabrikationen aftog og Garneringsartiklerne var mindre efterspurgte. Ligeledes var Afsætningen af glatte og façonerede Possementmagerarbejder for Dameklæder ubetydelig som Følge af den vedvarende ugunstige Moderetning. Alene de paa Crochetmaskiner forfærdigede Galoner (Garnering for Dameklæder) havde i Gjennemsnit en tilfredsstillende Efterspørgsel. Baandstolstrimler begunstigedes af den i sidste Foraar saa almindelige Mode at garnere Klæder og Hatte med guldfarvede Baand. Fra Juli Maaned indtraadte der adskillig Liv i Forretningerne vedkommende Uldgarneringsstrimler. Stillingen var meget uheldig for Fabrikkerne for Tilvirkning af Snorer og Baand til Kantning af Herreklæder, og der er endnu intet Tegn til Forbedring. Inden Silke- og Halvsilkeindustrien forværredes Forholdene efter Slutningen af forrige Aar i høi Grad. Inden Gummibaandbranchen klages over den hemmede Afsætning, Overproduktion og de lave Priser. I de mekaniske Væverier for Fodertøi o. l. har Omsætningen været lidet tilfredsstillende. Derimod begunstigedes Isgarnindustrien af Moden, især ved Fabrikationen af Snorer til Straahatte. Farverierne for tyrkisk rødt Garn var overalt godt sysselsatte. I Knappefabrikationen er der endnu ikke indtraadt nogen Bedring. Paa Grund af Væveindustriens ugunstige Stilling led ogsaa Farvefabrikerne. Sæbefabrikerne klager ogsaa over formindsket Afsætning. Ogsaa inden Jern- og Staalvareindustrien er Udførselen aftaget betydelig og i Almindelighed mærkes en stor Træghed i Forretningerne. Maskinfabrikationen staar i altfor nær Forbindelse med vor Hovedindustri til, at dennes ugunstige Stilling ikke skulde have indvirket paa samme. Dampkjedelværkstederne havde dog i hele Aaret tilsrækkelig meget at gjøre. Ølbryggerierne paastaar, at Forbruget er aftaget. Ogsaa inden Orgel- og Pianofabrikationen var Stillingen i Almindelighed mindre gunstig.

Cement. Cementindustriens Stilling i Aarets Løb var i det Hele taget ikke gunstig. Tilbagegangen i Industrien i Almindelighed virkede skadeligt paa Bygningsvirksomheden. Fabrikerne, der som Følge af den stærkere Efterspørgsel i de nærmest foregaaende Aar havde udvidet sin Produktion, kunde ikke afsætte alt og saa sig tvungne til at indskrænke Produktionen og nedsætte Priserne. Da Brændematerialerne og Arbejdslønningerne ikke blev billigere, saa er Udbyttet af Aarets Fabrikation ikke saa stort. Man nærer alligevel Haab om, at Stillingen i det kommende Aar skal blive bedre, idet man da skal paabegynde Iværksættelsen af flere betydelige offentlige Arbejder, der vil udkræve store Kvantiteter Cement.

Huder. Ved Aarets Begyndelse var Stemningen for raa Varer i Almindelighed mat; kun det nødvendigeste Behov dækkedes. Alene ganske tykke Oxehuder solgtes til de tidligere gjældende Priser; tyndere Huder var der kun liden Efterspørgsel efter. Rene Kohuder af god Beskaffenhed solgtes til samme Kjøbere som før; sekunda og skadede Varer var vanskeligt at sælge. Efterspørgselen efter Hestehuder var meget mat; Priserne faldt noget; kun ganske tykke Varer opkjøbtes. Lettere Kalveskind var noget mere eftersøgt; tunge saltede Huder snarere flau, Priserne temmelig uforandrede. Faarskind: Stemningen for Ima Faarehuder vedholdende gunstig; Pris ca. 50 Pf. for tørrede Huder uden Fødder. Læder: Den sidste Del af Aaret udmærkede sig ved en vedholdende Stilhed i Læderforbruget; kun mindre Partier kjøbtes. Udestaaende Fordringer indgik daarligt.

Bankvirksomheden i Rhinprovindsen, der væsentlig beror paa den indenlandske Industris og Handels gode eller daarlige Udvikling, led naturligvis under Tilbagegangen i næsten alle Næringsgrene i det sidste Aar. Ikke uden Indflydelse var ogsaa alle Værdipapirers Synken i Pris. Dette Prisleilighed, der udgik fra de sydamerikanske Papirer, forplantede sig ogsaa til de solideste, og især led Indehaverne og Spekulanterne i Industripapirer uhorste Tab. En hel Mængde mindre Bankfirmaer gik tilgrunde. Et Øieblik syntes det som om den i høi Grad vakte Mistillid ogsaa skulde strække sig til større uinteresserede Bankredse, men snart indtraadte en Vending til det Bedre, da man var blevet overtydet om, at det som var hændt, var noget abnormt, der intet havde med den solide Bankvirksomhed at gjøre.

Rigsbanken forandrede sin Rentesats for Belaaning af Værdipapirer 4 Gange i Aarets Løb; den vexlede mellem  $5\frac{1}{2}$  og 3 % og udgjorde gennemsnitlig 3.78 mod 4.51 %. Man kan dog ikke deraf drage den Slutning, at Renten i Almindelighed bliver lavere; de første Klasses Værdipapirer, hvorom her er Spørgsmaal, noteredes tvertimod ved Aarets Slutning væsentlig lavere end ved dets Begyndelse.

Ved Udgivelsen af 200 Millioner 3 % Rigslaan og 250 Millioner 3 % Consols gjordes i Februar Maaned ifjor et energisk Forsøg paa at skaffe et større Marked for de hidtil mindre yndede 3 % Statspapirer. Emissionskursen bestemtes til 84.40 %, vel 2 % lavere end de ældre Papirers Kurs. Denne usædvanlig lave Værdisættelse kan ikke betegnes som et heldigt Skridt, thi den lokkede til at ombytte det gamle Laan mod det nye. Derved samt ved Udstrækningen af Indbetalingsterminen til November fremkaldtes en overdreven Spekulationslyst. Laanet overtegnedes 40, Emissionen af Consols 30 Gange. Kursen, som i Begyndelsen nærmede sig det gamle Laans, faldt af og til betydelig under Emissionskursen, og lader meget tilbage at ønske, hvad Stabiliteten angaar. Man kan endnu ikke bedømme, hvorvidt det vil lykkes 3 % Statspapirerne at indtage samme fremtrædende Stilling som de engelske og franske.

Høsten. Vinhøsten i 1891 saavel ved Mosel og Rhinen som i Pfalz har i kvantitativ Henseende været det den daarligste i dette Aarhundrede. Kvaliteten var middelmaadig, Priserne usædvanlig høie og Beholdningen især af tarveligere Vine saa liden som aldrig før.

Sjelden har Kornpriserne været saa vaklende som i 1891. Den strenge Vinter fremkaldte en ualmindelig Stigning. Priserne steg meget hurtigt, da det viste sig, at Vintersæden paa mange Steder i Europa var bleven ødelagt af Frosten. Desuagtet kunde det i Juni fra Syd Rusland (navnlig fra det azovske Hav) afskibede store Kvantum Korn fremkalde en tilbagegaaende Bevægelse, som endnu støttedes ved de fra Amerika anmeldte gode Høstudsigter. Senere trykkedes Markedet ned af af dem, som endnu var i Besiddelse af billigere, tidligere indkjøbte Beholdninger, saaledes, at der i Juli i Almindelighed var liden Foretagsomhed. Denne afventende Holdning var grundet paa at Priserne fremdeles var temmelig høie; især for russisk Rug var Prisen 220 M. pr. Ton, fortoldet, sjelden høiere. Udaf denne Stilstand oplivedes Handelen ved det russiske Udførselsforbud; for Rug indtraadte en stor Panik. Om ogsaa dette havde en Prisstigning tilfølgelse, saa var en saadan fra ca. 50 M. pr. Ton dog for høi og et Prisleilighed uundgaaeligt; især da der i de fjorten Dages Henstand med Forbudets Iværksættelse indførtes betydelige Kvantiteter. For Hvede var Prisstigningen 30, for Havre 15 à 20 M. pr. Ton. Høsten i Provindsen var for Rug og Hvede liden, for Havre derimod trefoldig. Sidstnævnte Kornsort og Hvede dyrkedes istedetfor den Rug, som var blevet ødelagt af Frosten.

**S. V. Helander.**

## San Francisco.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
<b>I. Ankomne.</b>									
Fra andre Lande til Hovedstationen . . . . .	15	22 002	-	-	15	22 002	5	8 542	22 815
„ andre Lande til Vicekonsulstationerne . . .	13	12 595	15	15 264	28	27 859	-	-	15 369
Ialt	28	34 597	15	15 264	43	49 861	5	8 542	38 184
<b>II. Afgaaede.</b>									
Til andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	7	9 342	6	10 033	13	19 375	5	8 542	25 990
„ andre Lande fra Vicekonsulstationerne . . .	16	17 340	10	9 084	26	26 424	-	-	42 136
Ialt	23	26 682	16	19 117	39	45 799	5	8 542	68 126

Af svenske Skibe ankom 1, dr. 927 Tons. Erlagt Konsulatafgift af norske Skibe ved Hovedstationen § 329,81, ved Vicek. § 460,19, af svenske Skibe § 15,65.

## Aarsberetning dateret 31 Marts 1892.

Ingen direkte Forbindelse med Hjemlandene har fundet Sted herfra. Det svenske Skib ankom i Ballast til Puget Sound, hvor det lastede Trælast for Melbourne.

Af de til Hovedstationen med Last ankomne norske Skibe var 10 Seilskibe og 5 Dampskibe. Af Seilskibene ankom 1 fra Honolulu med Sukker, 3 fra Storbritanien med Kul, 4 fra Australien med Kul, 1 fra Hamburg med Stykgods og 1 fra Antwerpen med Cement. Af Dampskibene kom et med The og Ris fra Hong Kong, 1 med The og Ris fra Yokohama og 3 med Kul fra Britisk Columbia. Af Seilskibene afgik fra Hovedstationen 1 med Hvede til St. Nazaire, 1 med Hvede, Frugt, Kasser & Stykgods til Liverpool, 2 med Hvede til Cork for Ordre, 1 med Mel til Westport-Island, 1 med Hvede til Antwerpen, 1 til Sidney med Trælast og 1 i Ballast til Puget Sound.

Af Dampskibene gik 2 til Puget Sound at laste Trælast for Australien og 3 til Britisk Columbia at laste Kul hertil. Alle de til Vicekonsulstationerne i San Diego, San Pedro og Portland ankomne norske Seilskibe, ialt 13 Stykker, drægtige 12 595 Reg.-Tons, bragte Kul fra Australia (12 kom fra Newcastle, 1 fra Sidney) og afseilede paa 2 Undtagelser nær alle til Puget Sound, hvor de lastede Trælast og igjen afseilede, 3 til London, 1 til Cork for Ordre, 1 til Melbourne, 2 til Port Pirie, 2 til Sidney, 1 til Adelaide, 1 til Havre og 1 til Santos. Af de oven undtagne 2 gik 1 fra Portland

Oregon til Antwerpen med Hvede og 1 fra San Pedro Cal. til Queenstown for Ordre med Hvede.

Sammenholdt med 1890 viser den svenske Skibsfart en Tilbagegang af 1 Skib dr. 911 Reg.-Tons, men den norske derimod en Øgning af ialt 35 Skibe med en Drægtighed af 41 242 Reg.-Tons. Aarsagen til denne betydelige Tiltagen i den norske Skibsfart paa denne Kyst maa tilskrives den Omstændighed, at den norske Handelsflaade nu tæller adskillige store nye for vor Trafik passende Jern- og Staalskibe, saavel som de høie Hvedefragter, som lige til i Slutningen af Oktober Maaned var at faa herfra for saadanne. Da Trælastfragterne fra Puget Sound, med Undtagelse af i Slutningen af Aaret, ogsaa vare meget gode, er det besynderligt, at ikke flere af vore Skibe søgte disse Kanter, da de vistnok i tidligere Aar maa have tjent Penge i Farten. Den mest værdifulde Ladning, som nogensinde har været skibet fra San Francisco i Seilskib, gik med det norske Skib „Breadablik“ til Liverpool. Lastens Værdi beløb sig til  $\text{Ø} 441\,430,00$ , og den største Ladning Trælast som nogensinde var afsendt fra Puget Sound, tog det norske Dampskib „Herman Wedel Jarlsberg“ til Melbourne, der bestod af ikke mindre end 2085 000 superficielle Fod.

Aaret 1891 har Æren af at have seet de første norske Dampskibe paa denne Kyst, og er det formentligt og forhaabentligt kuns et Tidsspørgsmaal, naar de ogsaa her, som paa Østkysten af U.S. vil kunne, om end ikke fordrive andre Konkurrenter, saa dog gjøre dem første Rangen stridig. Især burde de kunne optage Konkurrencen med de i Kultrafiken mellem Britisk Columbia og dette Sted employerede engelske Dampskibe som en Begyndelse. Et norsk Dampskib under Maanedscerteparti gjorde 3 Ture i denne Trafik, og saavidt Konsulatet bekjendt til god Fordel for Befragteren.

Fra de til Hovedstationen ankomne Skibe rømte 40 Mand, afmønstredes 18 og paamønstredes 49 Mand.

Hvedefragterne herfra for Jernskibe 'til U. K. vare under Januar høiest  $\text{£} 2.3.9$ , lavest  $\text{£} 2.0.0$ ; Febr. h.  $\text{£} 2.0.0$ , l.  $\text{£} 1.17.0$ ; Marts h.  $\text{£} 2.1.3$ , l.  $\text{£} 2.0.0$ ; April h.  $\text{£} 2.3.0$ , l.  $\text{£} 2.3.0$ ; Mai h.  $\text{£} 2.2.6$ , l.  $\text{£} 2.2.6$ ; Juni h.  $\text{£} 2.4.6$ , l.  $\text{£} 2.4.6$ ; Juli h.  $\text{£} 2.6.0$ , l.  $\text{£} 2.0.0$ ; August h.  $\text{£} 2.10.0$ , l.  $\text{£} 2.5.0$ ; Septbr. h.  $\text{£} 2.6.3$ , l.  $\text{£} 2.5.0$ ; Oktbr. h.  $\text{£} 2.1.0$ , l.  $\text{£} 1.17.6$ ; Novbr. h.  $\text{£} 1.16.3$ , l.  $\text{£} 1.10.0$ ; Decbr. h.  $\text{£} 1.8.0$ , l.  $\text{£} 1.2.6$ . Til direkte Havn og for Træskibe 2.6 d. mindre.

Trælastfragterne for Puget Sound har været:

Til Storbritanien	fra 70. i de første 3 Mdr. af Aaret ned til 62.6 i Decbr.			
„ Chili og Peru	- 55.	Do.	Do.	40. i —
„ Shanghai	- 65.	Do.	Do.	50. i —
„ Sidney	- 50. & 52.6	Do.	Do.	35. i —
„ Melbourne	} - 65. & 67.6	Do.	Do.	45. i —
„ Adelaide				
„ Port Pine				

De i det første Halvaar herskende høie Hvedefragter bragte en usædvanlig Mængde Skibe hertil saavel med Last som i Ballast. Den almindelige Mening var ogsaa at Fragterne vilde have holdt sig ialfald Aaret ud, hvad nærmest fremgaar af den Omstændighed, at en hel Del af de „to arrive“ befragtede Fartøier havde Cancellerings Dato lige op til Udgangen af December Maaned. Hvedepriserne her stege imidlertid henover Høsten mere og mere eftersom Antallet af de befragtede Skibe i Havnen tiltog, og Kravet for Hvede for dem forøgedes, og da samtidig Beretninger om liden Efterspørgsel og lave Priser i England og Frankrige indløb og flere af vore Hoved-

exportører paa Grund af de høie Hvedepriser ikke kunde laste de af dem allerede befragtede Fartøier, som derfor maatte igjenbefragtes „a tout prix“, faldt Fragterne stygt. De holdt sig nogenlunde til Udgangen af Oktober Maaned, idet ikke altfor store Jernskibe da kunde faa £ 2.0.0 U.K. & Continent, men i November og December gik det rask nedad indtil ved Aarets Udgang 22.6 d. var det høieste, som kunde faaes. Det værste ved Sagen var, at de fleste af de Fartøier, som i Aarets to sidste Maaneder bleve nødte til at akceptere de laveste Fragter, vare komne hertil med smaa Udfragter, ja enkelte endog i Ballast fra Europa under Befragtning „to arrive“ til optil 45. U.K. & Continent December Cancellering, og fandt Befragterne fallit.

Trælastfragterne fulgte Hvedefragterne og faldt med disse til i Slutningen af Aaret 50. til Melbourne, Adelaide og Port Pine, 35. à 37.6 d. Sidney var neppe at opnaa, og 65. til U.K. & Continent villigt akcepteredes. Af de norske Skibe nød alle godt af de høie Fragter med Undtagelse af et, der var befragtet „to arrive“ til 45. U.K., men som maatte akceptere 25.9 d. og første Befragters Note for Differancen.

Flere af de især i Trælastfarten engagerede norske Skibe kunde upaatviveligt have opnaaet fra 1.6 d. til 2.6 d. mere, om hver Reder havde overladt sit Skibs Forretning til et godt Hus her, istedetfor at udbyde det paa samme Tid gennem 3—4 forskellige engelske Mæglere, noget som efter Konsulatets Formening saa meget som muligt bør undgaaes, idet det umuligt kan andet end virke skadende paa Markedets Holdning.

Ingaaende Fragter vare i Januar, Februar og Marts 13—14 fra England, i April og Mai faldt de ned til 10, men gik i Juni op til 11., hvori de holdt sig indtil September, da 13 sh. indvilgedes, og steg de derpaa gradvis til i December, da 17. opnaaedes. Fra Newcastle—Australia holdt de sig i 14. og 15. lige til i Oktober, da 16 sh. betaltes, og i December blev yderligere 6 d. indvilgede.

Nedenstaaende Tabel viser Antal, Tonnage og Nationalitet af til San Francisco ankomne og igjen afgaaede Skibe i 1891: Amerikanske, 1 240 Skibe drægtig 1 353 249 Reg.-Tons, britiske 653, 1 083 547 T., hawaiiiske 69, 104 941 T., nicaraguiske 69, 67 335 T., tyske 58, 87 217 T., italienske 16, 25 446 T., chilenske 2, 1 928 T., franske 4, 2 638 T., norske 26, 37 201 T., equadorianske 2, 1 556 T., russiske 7, 1 580 T., mexikanske 3, 1 210; tilsammen 2 149 Skibe, drægtige 2 767 848 Reg.-Tons.

Skibsbyggeriet. Aaret 1891 staaar tilbage for 1890 saavel i Antal som Tonnage af byggede Skibe, idet kuns 39 saadanne, drægtige 8 939 Reg.-Tons, vare byggede, mod 45 drægtige 12 063 Reg.-Tons i 1890. De fleste af disse vare Skonnerter for Kystfarten og Øerne i det stille Hav.

Hvalfangst. Udbyttet af Sæsonen viste sig alt andet end fordelagtigt, idet Fangsten kuns gik op til 12 124 Tdr. Olie og 220 700  $\mathcal{B}$  Ben, mod 14 807 Tdr. Olie og 229 402  $\mathcal{B}$  Ben i 1890, uagtet 36 Skibe ialt deltog i samme. Den saakaldte Bowlead Hval, hvilken er den man nærmest har jaget her, er i de sidste Aar bleven sjeldnere og sjeldnere i de nordlige Have. Man er derfor begyndt at tænke paa de sydlige Vande, hvorfor ogsaa alle i Trafikken engagerede Seilskibe iaar jager der. Experimentet med de i Konsulatets Rapport for 1890 omtalte tvende Dampskibe, som overvintrede ved Heroclit-Øerne, viste sig meget fordelagtigt, idet det ene af dem for begge Sæsoner fangede 22 Bowleads og det andet 12 Do. Et Seilskib derimod, som ogsaa overvintrede der, kom tilbage uden nogetsomhelst. Af Elfenben bragte hele Flaaden kuns 1 300  $\mathcal{B}$ . Gjennemsnitsprisen paa Olie

var 32½ cent pr. Gallon, paa Hvalben  $\$$  4½ à 5 pr.  $\mathcal{W}$  og for Elfenben 70 cent pr.  $\mathcal{W}$ .

Torskefiskeriet. Det opfiskede Kvantum beløb sig til 1 220 000 Fisk mod 1 138 000 Fisk i 1890. 8 Skibe deltog i Fangsten, hvoraf 1 forliste. Tidligere har denne Bedrift kuns været drevet i det Okotske Hav og ved Choumagin-Øerne, men forrige Aar gjorde man det første Forsøg i Behringsstrædet med godt Resultat, nemlig . . . . . 317 000 Fisk  
Resten falder paa Okotske-Havet med. . . . . 171 000 —  
og Choumagin-Øerne med . . . . . 732 000 —  

---

ialt 1 220 000 Fisk.

Mangel paa Fisk i de østlige Stater ifjor, hvorfra ellers adskilligt har været sendt hertil, og ikke alene bidraget til at man her er bleven siddende inde med store Beholdninger Aar efter Aar, men ogsaa tvunget de i Forretningen her engagerede Firmaer stadigt at indskrænke sine Udrustninger, hjælpe dem at realisere næsten althvad de havde, en Omstændighed, de med Glæde benyttede sig af, uagtet de opnaaede Priser neppe bragte dem nogen Fordel, da Gjennemsnitsprisen neppe tør sættes højere end 4½ cts. pr.  $\mathcal{W}$ .

Sælfangsten. Da det efter Sæsonen 1890 at dømme liden eller ingen Tvivl kunde være om at Slagteriet af Sæl i Alaska i den Grad havde formindsket deres Antal, at velgrundet Frygt kunde næres for dens fuldstændige Udryddelse, om der ved Lov ikke sættes en Stopper derfor, blev der, som bekendt, afsluttet en Overenskomst mellem De Forenede Stater og det britiske Rige, efter hvilken indtil videre al Fangst af Sæl skulde stoppes. Delvis formedelst sin Kontrakt med „The North America Commercial Co.“ ifølge hvilken dette skulde have Ret til at dræbe op til 60 000 Han-Sæl nærlig, delvis under Paaskud af, at det at sætte en Stopper for al Fangst vilde blive et altfor føleligt Tab for Indianerne der nord paa, som i Sælfangsten havde omtrent sin eneste Erhvervskilde, paastaaes det her, at det strax før Sæsonens Begyndelse lykkedes De Forenede Stater at bevæge England til at give sit Samtykke til at „The North American Commercial Co.“ skulde have Ret til at tage 7 500 Sæl i Sæsonen. Dette havde imidlertid ved Sæsonens Slutning 13 500 Skind, saa siges der ialfald, men paastaar at de 6 000 Skind, som det altsaa havde formeget, vare Skind, det havde havt i Alaska fra forrige Sæson. Man paastaar her, at den britiske Regjering nok ikke vil tage denne Forklaring god nok, men tvertimod vil finde et Bevis deri for, at Kontrakten ikke har været overholdt som den burde og skulde, og vil man vide, at det nærmest er herom, at Konflikten med United States og England nu dreier sig, og hvis Resultat man med spændt Opmærksomhed afventer. Udbyttet af hele Sælfangsten var i 1891 95 000 Skind mod 80 000 Skind i 1890 og turde Gjennemsnitsprisen sættes til  $\$$  30,00 fer Alaska-Skind og  $\$$  15,00 for andre.

Laxefiskeriet. Udbyttet heraf for 1891 anslaaes for hele Kystens Vedkommende til ialt 1 520 000 Kasser. Heraf falder paa Columbia-Floden 390 000 Kasser, britisk Columbia 350,000 Kasser, Alaska 750 000 Kasser, Sacramento-floden og Smaafoder paa Kysten 30 000 Kasser, tilsammen 1 520 000 Kassar.

Den Omstændighed, at der ialt ikke kan omsættes mere paa Verdensmarkedet end 1 200 000 Kasser, og at man saaledes ved Sæsonens Slutning havde pakket 320 000 Kasser mere end man godt kunde forbruge og desuden havde 400 000 Kasser igjen fra 1890, truede med at aldeles ruinere denne Forretning. Priserne faldt stadigt fra  $\$$  1.00 lige ned til 77½ cts.,

og vanskeligt er det at sige hvvd Enden vilde blevet, om ikke alle Alaska Cannerier havde slaaet sig sammen, og dannet en saakaldt „Salmon Pool“ i August—September. Denne „Pool“ kjøbte eller overtog ialt 325 000 Kasser, af hvilke der neppe ved Aarets Udgang var solgt over 15 000 Kasser. Foreningen havde imidlertid strax ved Organiseringen forhøiet Prieen til  $\$$  1,00 og holder nu sin Beholdning i  $\$$  1,05. For at kunne realisere Overproduktionen vil Foreningen ogsaa iaar blive staaende, og vil den drage Omsorg for, at der i Alaska i 1892 ikke pakkes mere end høiest 400 000 Kasser. Dersom dette blev overholdt og Cannerierne i britisk Columbia ogsaa vil indskrænke sin Henkogning en Del, vil man næste Aar kunne haabe paa en Bedring i Priserne paa denne Vare. I Columbiafloden vil der ingen Indskrænkning med Hensyn til Henkogning blive gjort. Kvaliteten af den Lax, som fanges der, er saa langt finere, end hvad der faaes andre Steder paa Kysten, at man uden Besvær kan omsætte alt man kan faa. Allerede nu er der saagodtsom intet igjen paa første Haand af 1891 Aars Vare.

Metaller. I Minerne i Staterne og Territorierne vestenfor Missouri-floden samt i britisk Columbia blev der i 1891 udvundet: Guld til en Værdi af  $\$$  31 975 994, Sølv Do.  $\$$  60 614 004, Kobber Do.  $\$$  13 261 663, Bly Do.  $\$$  12 385 780, tilsammen  $\$$  118 237 441.

Hvor saa meget Sølv produceres er selvfølgelig den senere betydelige Nedadgaaen i Værdien af dette Metal af stor Betydning, og skulde dette vedblive vil Følgen være, at man maa ophøre at arbeide i alle smaa og mindre rige Miner.

Kviksølv. Mod 22 926 Flasker i 1890 produceredes i 1891 her i California blot 21 022 Flasker. Uagtet den ringere Produktion faldt dog Priserne, som i Begyndelsen af Aaret vare  $\$$  50,50 pr. Flaske, gradvis, og tør derfor neppe Aarets Gjennemsnitspris sættes til mere end  $\$$  45,25 eller Værdien af hele Produktionen til mere end  $\$$  952 000. Man forventer imidlertid at 1892 vil bringe bedre Priser, især da det er den almindelige Mening blandt Mineeierne, at der i Aarets Løb neppe vil blive udvundet mere end 15 à 16 000 Flasker.

Tin. De nu i California aabnede Leier viser sig at være righoldigere, end man fra først af havde vovet at vente, og jo dybere man kommer ned, jo rigere bliver de, hvorfor der ogsaa nu arbeides med Kraft med Opsættelse af Maskiner og Bygning af Smelteovne. Der produceres allerede nu fra 2 til 4 Tons purt Tin dagligt, og naar den nye Smelteovn med tilhørende Maskineri, nu under Opførsel, er færdig, vil den daglige Produktion fordobles. Aaren er prononceret af uinteresserede saakaldte „Experts“ som den rigeste i Verden. Til Ophedning af Smelteovnene bruges urensset (crude) Petroleum, som findes i Nærheden, og for dette Brug skal være at foretrække for Kul.

Blikplader. Som Følge af den høie Told, stipuleret herpaa i „Mc. Kinley Billen“, anstrængte man sig af alle Kræfter at faa saa meget som muligt af denne Vare indført førend dens Ikrafttræden den 1ste Juli. Til den Ende blev en hel Del indført til New Orleans for San Francisco Regning og derfra transporteret hertil pr. Jernbane. Ialt ankom paa denne Maade 160 fuldlastede Jernbanevogne med en Capacitet af 40 000 Pund hver. Der konsumeres ialt her ca. 300 000 Kasser.

Petroleum. California er un No. 3 i Rækken af de petroleum-producerende Stater, idet den deri kuns staar tilbage for Pennsylvania og New-York. Mesteparten af hvad her produceres, forbruges i urensset Stand som Brænde istedetfor Kul og Ved, og sælges ved Brøndene til  $\$$  1,60 pr. Tønde,



men der rafineres ogsaa adskilligt til Brug i Lamper og Kogeovne, og som leveres her i San Francisco til  $\$$  6.25 pr. Tønde.

Hvede. Avlen i California for 1891 anslaaes til omtrent 20 Mill. Centals, og blev der udskibet i Aarets Løb 16 245 000 Centals værd  $\$$  25 442 000 mod 13 250 000 Centals værd  $\$$  17 600 000 i 1890. Heraf gik til Frankrige ca. 8 000 000 Centals, Storbritannien 6 720 000 do., Belgien ca. 1 200 000 do., Brasilien 100 000 do., Resten til Chili, Peru, Central-Amerika og Sandwich-Øerne.

Mod Sædvane kom Storbritannien til at blive No. 2 i Rækken af vore Konsumenter, hvad selvfølgelig alene har sin Grund i det daarlige Udbytte af Høsten i Frankrige, som derfor blev vor største Kjøber. Priserne i Aarets Løb vare gjennemgaaende meget gode, begyndende med i Januar  $\$$  1.35 pr. Cental, hvorefter de stige stadigt til de i April vare  $\$$  1.80. Her begyndte de igjen at falde indtil No. 1 solgtes til  $\$$  1.50, men da saa Efterretningen indløb om Udsigten til liden Høst i Rusland, at Frankrige neppe vilde give Halvdelen af den almindelige Høst, og at Regn og Uveir havde ødelagt mere eller mindre i England, gik Priserne raskt opad indtil der den 23de November betaltes  $\$$  1.90 pr. Cental for No. 1, hvilken Pris imidlertid ikke formaaede at holde sig, men faldt i Slutningen af Aaret til  $\$$  1.80. Vore Bønder især tjente gode Penge paa denne vor Hovedartikel i Aarets Løb, og de Rederier hvis Skibe vare engagerede i Trafikken, gjorde ogsaa gode Affærer.

Hvedemel. San Franciscos Udførsel heraf beløb sig i 1891 til 1 223 875 Tdr. à 196  $\mathcal{E}$  hver værd  $\$$  5 756 380, mod 1 190 262 Tdr. værd  $\$$  4 835 539 i 1890. China og Japan tog ca. 460 000 Tdr. eller omtrent det samme som i 1890, hvorimod Storbritannien kuns tog ca. 360 000 Tdr. mod 416 000 Tdr. i 1890. Dette har væsentligst sin Grund i at Møllerne i de østlige Stater fik sin Hvede indtil 30 cent. billigere pr. Cental, og derved sattes istand til at undersælge vore Exportører paa det engelske Marked. Chili, Central-Amerika, Russisk Asien, Columbia, saavel som Øerne i Stillehavet tog imidlertid større Kvantiteter end tidligere Aar, hvad mere end balancerede Tilbagegangen i Exporten til Europa.

Byg. Høstens Udbytte anslaaes til noget over 6 Millioner Centals eller omtrent det samme som i 1890, men Udførselen, som det Aar kuns beløb sig til 350 000 Centals værd  $\$$  420 000, steg i 1891 til 899 541 Centals værd  $\$$  1 239 990 og hvilket alt blev sendt søvært. England tog 274 000 Centals, Sandwich-Øerne 173 000 Centals, Syd-Amerika 166 567 Centals og New-York 166 500 Cental.

Vin. California Vin og Brandy vinder Aar for Aar mere og mere Indgang saavel i Amerika, som i Europa, og var Exporten i 1891 den største man nogensinde har seet. Søværts gik saaledes ikke mindre end 5 300 000 Galloner værd  $\$$  2 349 330, og sendtes der desuden pr. Jernbane til de østlige Stater 6 558 000 Galloner. Det meste af hvad der sendtes søværts gik til New-York, nemlig ialt ca. 5 Millioner Galloner. Sandwich-Øerne tog næsten 200 000 Galloner og England ca. 70 000 Gall., hvoraf omtrent  $\frac{3}{4}$  Dele Brandy. Til Tyskland sendtes ca. 15 000 Gall. mest Brandy. Efterspørgselen derfra skal være god og betydelige Ordres inde for 1892.

Vinhøstens Udbytte anslaaes til 20 Mill. Gall., men kunde ubetinget været langt større om ikke Priserne paa Druerne vare blevne forcerede saa lavt ned, at man paa flere Steder foretrak at lade dem raadne paa Rankekerne istedetfor at lade dem plukke, hvad der vilde have kostet mere end de kunde sælges for.

**Rosiner.** Der produceredes ialt i California i 1891 53 Mill. Pund Rosiner af hvilke  $\frac{1}{3}$  — de fineste og bedste, pakkedes i 20  $\mathcal{H}$ s Kasser og Resten i Sække. Værdien ansættes til \$ 2 650 000. Med hvilke Kjømpeskridt denne Industri har gaaet fremad, kan man danne sig et Begreb om, naar det oplyses at i 1881, altsaa kun 10 Aar tilbage, produceredes kuns 2 Millioner Pund i hele Staten, men saa er jo ogsaa Klimatet og Jordbunden særdeles skikket netop for Dyrkning af Rosindruer. Hvad det nu nærmest gjælder, at vore Producenter lægge Vind paa er god Behandling, og et godt Assortement, men Vigtigheden heraf synes endnu ikke, paa faa Undtagelser nær, at være gaaet op for dem, hvorfor Markedet tildels er overfyldt med mindre god Vare, medens der af Prima, saakaldte „London Layers“ ikke paa langt nær produceres nok til at tilfredsstille Eftersejlen.

**Frugtavl.** En Masse af saagodtsom alle Sorter Frugt høstedes ifjor, men Kvaliteten lod adskilligt tilbage at ønske, nærmest af den Grund at Træerne ikke i Tide bleve lettede. Havde dette været gjort vilde den Frugt som blev efterladt paa Træerne, baade blevet større og mere vel-smagende, og derfor lettere at afsætte end Tilfældet var. Grundet saavel paa den uhyre Masse, som paa den mindre gode Kvalitet vare Priserne yderst elendige hele Sæsonen igjennem. En stor Mængde Frugt blev ikke engang plukket. Afskibningen af fersk Frugt til de nordlige og østlige Stater beløb sig kuns til 76 Mill. Pund mod 105 Mill. Pund i 1890. Den nærmeste Aarsag hertil var at Frugten ifjor var senere modnet end tidligere Aar, foruden den Omstændighed at Frugthøsten i de østlige Stater ifjor var meget stor. Af tørrede Frugter afskibedes 76 500 000  $\mathcal{H}$  og af hermetisk nedlagte ca. 77 Mill. Pund.

**Honning.** Heraf avledes i 1891 5 Mill. Pund eller det samme som i 1890, men Priserne vare bedre, og tør derfor Værdien af hele Avlen sættes til ca. \$ 280 000. Hovedmassen af vor Honning gik til New York, men der sendtes ogsaa adskilligt til Europa, idet Tyskland tog ca. 350 000  $\mathcal{H}$ , England ca. 175 000  $\mathcal{H}$  og Frankrige 50 000  $\mathcal{H}$ .

**Humle.** Høsten heraf i hele Distriktet beløb sig til ialt 98 500 Bal. eller omtrent 1 100 Baller mere end i 1890, uanseet den Omstændighed at mindst 15 000 Baller i Washington og 5 000 Baller i Oregon vare ruinerede af Humle Lusen (*Phorodon humuli*). 1890 Aars Priser vare imidlertid ikke længere at opnaa, men vare disse ogsaa undtagelsesvis høje. Ifjor stillede de sig omtrent saaledes: i Juli 20 à 22 ct. pr.  $\mathcal{H}$ , i August 15 à 18 ct., i September 10 à 12 ct., i Oktober 12 à 15 ct., i November 16 à 18 ct. og i December 18 à 21 ct. Af det avlede Kvantum falder paa California 37 500 Baller, Oregon 19 000 do., Washington 42 000 do., Tilsammen 98 500 Baller. Gjennemsnitsvægt pr. Balle 190 à 200  $\mathcal{H}$ .

**Sukkerbeden.** Noget over 8 Millioner Pund Sukker var Udbyttet af Dyrkningen af disse Beder i 1891 mod 7 Mill. Pund i 1890. Da Dyrkningen af disse viser sig fordelagtig, har flere og flere af vore Bønder lagt sig efter den. Af en Acre Land faar man nemlig fra 20 til 30 Tons Beder og af 10 Tons Beder 1 Ton Sukker. For Bederne leveret til Sukkerhusene betales \$ 5 pr. Ton, hvorved altsaa en Acre Land indbringer Planterne fra \$ 100 til \$ 150. Udgifterne forbundne med Dyrkningen ere forholdsvis smaa.

**Uld.** Mod 34 917 320  $\mathcal{H}$  i 1890 klippedes i California i 1891 32 416 250  $\mathcal{H}$  og modtoges fra Oregon 4 345 025  $\mathcal{H}$  mod 5 656 800  $\mathcal{H}$  i 1890, medens Arizona bragte os 1 500 000  $\mathcal{H}$  mod 1 000 000  $\mathcal{H}$  i 1890.

Dette viser en Aftagen af ialt ca. 3 300 000  $\mathcal{F}$ , og er Grunden hertil alene at søge i den Omstændighed at Faarenes Antal er formindsket ved Slagtning, idet den naturlige Tilgang ikke har været tilstrækkelig til at tilfredsstille Behovet for Føde. Værdien af hele Uldavlen anslaaes til ca.  $5\frac{1}{2}$  Million Dollars. Priserne paa uvasket have varieret fra 8 cts. for simpleste California op til  $22\frac{1}{2}$  à 23 cts. for fineste California & Oregon og for vasket fra 32 til 56 cts. pr.  $\mathcal{F}$ .

Trællast. Den almindelige Mening var at 1891 vilde vise en endnu større Udhugst og Opsugning af Trællast end 1890, men dette viser sig nu paa langt nær ikke at have været Tilfældet, idet der mod 3 522 370 652 Fod i 1890, kuns skares 2 335 381 500 do. i 1891, en Difference af ikke mindre end 1 186 989 152 Fod.

Grunden hertil ligger i at de fleste fremmede Markeder vare overfyldte og derfor liden Efterspørgsel fra Udlandet, thi der var næsten hele Aaret igjennem god Søgning efter Last til Forbrug her paa Kysten. Derfor og for at undgaa Overproduktion og endnu lavere Priser end de gjældende lod Enkelte sine Sagværk staa stille, medens andre igjen kun arbeidede med halvt Mandskab. Hele Udførselen beløb sig til 135 465 325 Fod værdsat til  $\$$  1 885 302. Hovedmassen heraf gik fra Puget Sound; et Sagbrug der, The Blakely Lumber Co., skibede alene ikke mindre end 38 586 391 Fod.

Nedenstaaende Tabel viser saavel Antallet af Fod, som Værdi af og de forskellige Steder til hvilke Trælsten exporteredes:

Australia . . . . .	64 349 359 Fod,	Værdi $\$$	883 425
Sandwich-Øerne . . . . .	15 969 761 "	— "	192 314
Chili . . . . .	13 312 110 "	— "	154 292
Peru . . . . .	9 364 482 "	— "	113 866
Mexico . . . . .	8 898 109 "	— "	132 547
Storbritannien . . . . .	6 307 527 "	— "	108 877
China . . . . .	3 341 279 "	— "	36 427
Frankrige . . . . .	4 401 832 "	— "	79 780
Central-Amerika . . . . .	3 549 524 "	— "	84 943
Øerne i det Stille Hav, Sandwich-Øerne undtagne . . . . .	4 019 163 "	— "	70 140
Equador . . . . .	1 200 000 "	— "	13 000
Belgien . . . . .	543 000 "	— "	10 870
Panama . . . . .	209 179 "	— "	4 821

Tilsammen 135 465 325 Fod, Værdi  $\$$  1 885 302

Hvad Priserne paa „Oregon Pine“ angaar da vare de i det forløbne Aar lavere end nogensinde, idet de ældre og større Sagbrugs Eiere ved Puget Sound forenede sig under Navn af Pacific Pine Lumber Co., og satte sine Priser for almindelige Dimensioner ned til 8 à 9 Dollars pr. 1 000 Fod. Hensigten hermed var at dræbe alle de nye og mindre Sagbrug, hvad ogsaa synes at have lykket, idet allerede flere af disse have tildels falleret og tildels seet sig nødsagede til at nedlægge Bedriften. Dette Compagni indgik ifjor Kontrakt med „The Broken Hill Mines“ i Syd Australien for Leverance af 20 Millioner Fod Trællast til 90 à 92 sh. 6 d pr. 1 000 Fod cif. Port Pine. Dette var lavt nok til den Tids Fragter af 60 sh, men blev meget lønnende til de noget senere og nugjældende lave Fragter af 40 à 45. Endel af Ordren sendtes allerede forrige Aar, men Hovedmassen vil gaa iaar. Kompagniet har nemlig til Høsten 1892 at levere det Resterende.

For Rødtræ var der ved Aarets Slutning Ordres her fra England for 3 à 4 Millioner Fod. 3 Skibe havde allerede begyndt Lastning i December og yderligere 2 vare befragtede. Der blev betalt en Fragt af 75 sh. for de først befragtede ned til 60 sh. for de Sidste, alt pr. 1 000 superficielle Fod. Til disse Fragter og til en Gjennemsnitspris à § 24 pr. 1 000 Fod (supf.) f. o. b. vil denne Træsart koste, leveret i England fra 2 sh. til 2 sh. 3 d pr. Kub. Fod.

Kul. Ikke nogensinde i San Franciscos Historie var Tilførselen af Kul saa stor som i 1891, idet vi modtog ikke mindre end 1 702 833 Tons mod 1 204 555 do. i 1890 og 1 351 957 Tons i 1889. Fra Britisk Columbia kom 210 000 Tons, fra England 100 000 Tons og fra Australien 120 000 Tons mere end i 1890.

De høie Udfragter gjorde at det ene Skib efter det andet søgte herud bringende Kul istedetfor Ballast til yderst lave Fragter, saa Markedet i Slutningen af Aaret blev fuldstændigt oversvømmet med Kul. Dette igjen trykkede Priserne, der i Begyndelsen af Aaret vare ganske gode, nemlig § 9 for Australia Kul og do. 10 for West Hartley & Scotch Splint ned til respektive do. 6.87 og do. 6.62 i Juni Maaned og do. 6.75 og 7 i Decbr.

Cokes. Indførselen heraf fra Udlandet beløb sig til 40 974 Tons eller mere end det dobbelte af hvad den var i 1890.

Træmasse. Med Undtagelse af 200 Tons Sulphite, blev intet indført hertil forrige Aar, da den nye Fabrik i Oregon nu producerer alt hvad her tiltrænges saavel af mekanisk som chemisk til billigere Priser end disse kan bringes hertil fra Europa. Svensk Jern er Forbruget af omtrent det samme som før, men da alt kommer i Skibe fra England, Antwerpen eller Hamburg, er det vanskeligt at opgive noget akkurat med Hensyn til Kvantum; man antager dog at der neppe indførtes mere end 1 500 à 2 000 Tons. Priserne vare hele sidste Aar lave, omtrent 3 cent. pr.  $\mathcal{R}$ . Stockholm Tjære var Markedet overfyldt af i Begyndelsen af f. A., og Priserne derfor nede i § 5 og  $5\frac{1}{4}$  pr. Tønde, de stege imidlertid eftersom Beholdningerne bleve mindre indtil de ved Aarets Udgang vare §  $6\frac{1}{4}$  à  $6\frac{1}{2}$ . Norsk Medecintran vedbliver der at være liden Brug for. Det meste kommer hertil i ganske smaa Kvantiteter fra New York, ialt vist ikke over 100 Tdr. pr. Aar. For direkte importerede Smaapartier af ca. 20 à 30 Tdr. kunde man neppe gjøre Regning paa at faa mere end § 20 pr. Td. Svenske Fyrstikker forbyder den høie Told næsten aldeles Indførselen af Norsk Rundfisk. Forbruget heraf er meget ringe og indskrænker sig alene til hvad Italienerne her konsumerer. Sild og Anchovis kommer hertil i ganske smaa Kvantiteter via New York.

Af Arvemidler hjemsendtes gennem dette Konsulat til Norge § 4 349.06.

Sundhedstilstanden i mit Distrikt har været god.

Konsulatkontorets Adresse er fremdeles 214 California Street. Telegram Adresse Lund.

**K. H. Lund.**

Indhold: **Düsseldorf** Side 210. — **Hamburg** Side 177. — **Messina** Side 191. — **Quebec** Side 197. — **San Francisco** Side 216. — **Wien** Side 207.

# Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler  
for 1891 m. M.,

No. 6.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1892.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co. Subskriptionspris 2 Kroner Aaret  
og for Udenbysboende Porto 20 Øre.

## Riga.

### Skibsfarten 1891.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter.		
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.		Ant.	Tons.	Seil- Skibe.		Damp- skibe.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.			Kr.	Kr.	
I. Ankomne.													
Fra Norge til Ho- stationen . . .	2	177	9	2 548	5	1 104	2	1 811	18	5 640	2 300	25 740	
” Norge til Vice- konsulst. . . .	2	118	14	2 972	2	410	10	2 853	28	6 353	1 900	20 550	
” andre Lande til Hovedstationen	48	15 669	5	1 947	5	1 252	30	12 174	88	31 042	292 020	16 300	
” andre Lande til Vicekonsuls- stationerne . .	6	1 597	7	2 685	5	979	35	10 711	53	15 972	39 220	23 600	
Ialt	58	17 561	35	10 152	17	3 745	77	27 549	187	59 007	335 440	86 190	
II. Afgaaede.													
Til Norge fra Ho- vedstationen .	1	95	6	1 418	-	-	-	-	7	1 513	2 000	16 250	
” Norge til Vice- konsulst. . . .	1	60	33	9 437	2	533	1	165	37	10 195	600	100 600	
” andre Lande fra Hovedstationen	56	16 449	39	16 781	3	1 658	1	282	99	35 170	203 440	204 320	
” andre Lande fra Vikonsulssta- tionerne . . .	10	1 732	27	8 158	2	778	5	1 462	44	12 130	33 600	79 500	
Ialt	68	18 336	105	35 794	7	2 969	7	1 909	187	59 008	239 640	400 670	

For at reparere eller for Ordre ankom 3 norske Skibe, dr. 375 Tons.  
Af svenske Skibe ankom 492, dr. 123 716 Tons.  
Erlagte Konsulatafgiver af norske Skibe ved Hovedstationen Rub. 1 159.46,  
ved Vicekonsulsstationerne Rub. 648.77, hvoraf tilfaldt Konsulskassen

Rub. 324.38. Af svenske Fartøier ved Hovedstationen Rub. 1 659.83, ved Vicekonsulsstationerne Rub. 1 578.51, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Rub. 789.26. Expeditionsafgifter af norske Expeditioner Rub. 62.40, af svenske Rub. 74.20 og af fælles Rub. 13.20.

*Aarsberetning dateret 31 Marts 1892.*

Sammenholdt med 1890 har den norske Skibsfart tiltaget med 12 Fartøier og 15 178 Tons. Forrige Aars Skibsfart er den laveste i de sidste fem Aar 1887—91 og under Middeltallet for disse fem Aar.

Det samlede Beløb af de Konsulskassen tilflydte Afgifter af norske og svenske Fartøier og Expeditionsafgifter udgjorde i 1891 Rub. 4 052.77, 1890 Rub. 3 626.63, 1889 Rub. 4 251.85, 1888 Rub. 5 705.08 og 1887 Rub. 5 096.05.

Paa norske Fartøier paamønstredes 27 Mand og afmønstredes 32.

Konsulatets Embedslokale holdes fremdeles aabent alle Hverdage 10—4 i No. 1 grosse Küterstrasse.

I 1891 ankom til Distriktets Havne fra Udlandet 3 477 Fartøier, dr. 1 556 515 Tons, hvoraf 1 029 tyske, 615 engelske, 634 danske, 492 svenske, 438 tyske, 187 norske, 75 hollandske, 3 franske, 2 spanske og 2 italienske. De forenede Rigers Fartøier deltog i Fragtfarten paa Riga Distrikt hvad angaar Antallet med 19.53 % og med Hensyn til Drægtigheden med 11.74 % af samtlige hertil ankomne Fartøiers Antal og Drægtighed. De norske Fartøiers Antal og Drægtighed udgjorde henholdsvis 5.33 % og 3.79 %. Skibsfarten paa Distriktet i 1891 sammenlignet med 1890 udviser en Forøgelse af de hertil ankomne Fartøiers Antal med 67 og Drægtighed med 45 523 Tons.

Af de fra norske og fremmede Havne til Distriktet med Ladning ankomne norske Fartøier medførte 34 Fiskevarer, 18 Farvetræ, 18 Stenkul, 11 Kridt, Sten etc., 3 Harpix, 2 Korkebark, 2 Gjødningsstoffer, 1 Okker, 1 Træmasse, 1 Lerkrus, 1 Salt og 1 Stykgods. Af de afgaaede Fartøier medførte 73 Korn, 65 Trævarer, 16 Lin og Hamp, 8 Oliekager, 6 Klid og 5 Stykgods.

Af de fra fremmede Lande med Ladning ankomne norske Fartøier ankom 1 fra Tyskland, 7 fra Danmark, 27 fra Storbritannien, 1 fra Holland, 1 fra Belgien, 3 fra Frankrige, 1 fra Portugal, 20 fra Nordamerika og Vestindien og 1 fra Spanien. Der udklarerede 10 til Tyskland, 16 til Danmark, 65 til Storbritannien, 4 til Holland, 4 til Belgien, 11 til Frankrige, 9 til Portugal, 1 til Spanien og 1 til Sydamerika.

Fragter. Bord og Planker pr. Std.: Tyske Østersøhavne Rm. 22—25, Do. Nordsøhavne Rm. 29—39, Belgien frs. 30—36, Nordfrankrige frs. 35—41, Vestfrankrige frs. 41—49, Englands Østkyst sh. 21 6 d—32 6 d, Sydkyst sh. 30—32 6 d, Vestkyst sh. 26—33. Bjelker pr. Load Englands Østkyst sh. 7—9 6 d, Sydkyst sh. 9—11, Vestkyst sh. 9—10. Lathwood pr. Favn til Englands Østkyst sh. 37 6 d—53, Sydkyst sh. 45—54 Vestkyst 45—47 6 d. Aspetræ Kbf. Sverige 18 à 20 Øre, Norge 20 Øre, tyske Østersøhavne 18—20 pf. Pibestav pr. mille Portugal £ 17—18. Rug pr. 2000 Kg. Sveriges Østkyst Rm. 13—30, Vestkyst 13½—22, Norge Rm. 14—16, Danmark 14—14½, tyske Østersøhavne Rm. 13—20. Havre pr. 2000 Kg. tyske Østersøhavne Rm. 12—13, Eng-

lands Østkyst pr. Quarter sh. 1—1 9 d. Klid pr. 2000 Kg. Sverige Rm. 22—24. Hamp pr. Last Sverige Rm. 25, Norge Rm. 22—30, pr. Ton til Englands Østkyst sh. 17 6 d—20, Sydkyst sh. 22 6 d. Oliekager pr. 2000 Kg. Rm. 15—19, pr. Ton sh. 10 à 11 6 d. Petroleum pr. Fad til tyske Havne Rm.  $1\frac{1}{2}$ —2.

Indførselen til Distriktet af norsk og svenk Sild udgjorde i 1891 138 421 Tønder mod 91 800 i 1890. Deraf indførtes til Riga 62 814 Tdr., Libau 72 118, Pernau 1 500 og Windau 1 989 Tdr. Af Indførselen var 83 473 Tdr. svensk. Den til Riga fra de forenede Riger indførte vragede Sild bestod af 27 493 Tdr. Fedsild, 27 946 Tdr. Vaarsild og 524 Tdr. Slo-sild. Af skotsk Sild indførtes til Riga 12 421 Tdr. og til Libau 50 423 Tdr.

Nedenstaaende Tabel viser fra hvilke Steder den til Riga ankomne Sild er blevet indført og det Resultat den efter Vragningen har givet:

Norsk og svensk Sild.	Før Vragningen.	Efter Vragningen.	I.	II.	III.	IV.	Be-dæret
Fra Lysekil	Tdr. 17 086	16 709 $\frac{1}{2}$	"	16 178 $\frac{1}{2}$	531	"	"
" Bergen	" 13 565 $\frac{3}{4}$	11 905 $\frac{3}{4}$	"	10 989 $\frac{3}{4}$	823	93	9
" Chr.sund	" 10 682	9 320 $\frac{3}{4}$	"	8 895 $\frac{3}{4}$	425	"	"
" Kjøbenhavn	" 4 935	4 319 $\frac{1}{2}$	"	3 372	881	66 $\frac{1}{2}$	23
" Haugesund	" 4 316 $\frac{7}{8}$	3 739 $\frac{5}{16}$	"	3 385 $\frac{15}{16}$	340	14	13
" Stettin	" 3 455	3 155 $\frac{3}{4}$	"	2 542 $\frac{1}{4}$	579 $\frac{1}{2}$	34	17
" Libau	" 1 902	1 887 $\frac{1}{2}$	"	1 887 $\frac{1}{2}$	"	"	"
" Lübeck	" 20	16 $\frac{1}{4}$	"	15 $\frac{1}{4}$	1	"	"
" Lysekil	" 6 256	} har ikke undergaaet Vragning.					
" Kjøbenhavn	" 432						
" Libau	" 63						
Tilsammen Tdr. 62 813 $\frac{5}{8}$		51 054 $\frac{16}{16}$	"	47 266 $\frac{15}{16}$	3 580 $\frac{1}{2}$	207 $\frac{1}{2}$	62

#### Skotsk Sild:

Fra Fraserburgh	" 4 220 $\frac{1}{2}$	4 080 $\frac{1}{4}$	"	3 384 $\frac{3}{4}$	691 $\frac{1}{2}$	4	"	
" Peterhead	" 1 950 $\frac{1}{2}$	1 901	"	1 622	279	"	"	
" Stoneway	" 1 541 $\frac{1}{2}$	1 437 $\frac{1}{2}$	"	1 091 $\frac{1}{2}$	339	7	"	
" Lerwick	" 1 477	1 413	"	1 125	281	7	2	
" Libau	" 1 060	1 050 $\frac{1}{2}$	"	882 $\frac{1}{2}$	167	1	"	
" Stettin	" 841	823 $\frac{1}{2}$	"	638 $\frac{1}{2}$	125 $\frac{1}{2}$	9 $\frac{1}{2}$	"	
" Lübeck	" 250	233 $\frac{1}{4}$	"	68 $\frac{1}{4}$	146	19	"	
" Reval	" 105	104 $\frac{1}{2}$	"	52 $\frac{1}{2}$	51	1	"	
" Kjøbenhavn	" 103	96	"	60	2	34	3	
" Boness	" 64	52 $\frac{1}{2}$	"	"	"	52 $\frac{1}{2}$	6	
" Dünaburg	" 16	15 $\frac{1}{2}$	"	8	6 $\frac{1}{2}$	1	"	
Tdr. 11 628 $\frac{1}{2}$		11 207 $\frac{1}{2}$	"	8 983	2 088 $\frac{1}{2}$	136	11	
" Stoneway	" 793	har ikke undergaaet Vragning.						
Tilsammen Tdr. 12 421 $\frac{1}{2}$		11 207 $\frac{1}{2}$	"	8 983	2 088 $\frac{1}{2}$	136	11	
Tilsammen Tdr. 75 235 $\frac{1}{8}$		62 662 $\frac{7}{16}$	"	56 249 $\frac{15}{16}$	5 669	343 $\frac{1}{2}$	73	

Følgende Priser, iberegnet Told og øvrige Omkostninger, noteredes for nedenanførte Sorter: Vaarsild, stor i April—Mai Rub. 13—14, i December

Rub. 14—15; middels og smaa i April—Mai resp. Rub. 12—13 og 11—12; norsk Fedsild KKK, KK, K og MK i April—Mai resp. Rub. 18—19, 17—18, 16—17 og 13—14, i December resp. Rub. 19—21, 18—19, 15—17 og 13—14; svensk Sild KKK, KK og K i April—Mai resp. Rub. 11—12, 10—11 og 9—10, i December KK og K resp. Rub. 11—12 og 10—11; skotsk Matjes i December Rub. 18—20.

Ved Slutningen af 1891 opgaves Beholdningerne i Riga til ca. 28 000 Tønder og i Libau til ca. 27 000 Tønder.

Den hele Indførsel af Sild i 1891, 202 265 Tønder, er vistnok 4 628 Tønder større end i 1890, men er dog 4 851 Tønder lavere end Middelindførselen i Femaaret 1887—1891. Indførselen af Sild fra de forenede Riger udviser i 1891 en Forøgelse af 46 621 Tønder sammenlignet med 1890 og af 33 780 Tønder sammenlignet med Middelindførselen i de ovenomhandlede 5 Aar. Denne Forøgelse falder udelukkende paa Indførselen fra Sverige, medens Indførselen fra Norge i 1891 er 12 509 Tønder mindre end Middel-tallet. I de sidste Maaneder af Aaret gik Afsætningen trægt, ligesom de gamle Klager ofte gjentoges over mindre god Lastning og Pakning især af den norske Vare. Af den ovenfor indtagne Tabel fremgaar, at Pakningen (Fylldningen) i 1891 opgik gennemsnitlig for norsk Sild til 11.7 %, for svensk til 2.2 % og for skotsk til 3.6 % mod resp. 12.7, 2.88 og 1.66 % i 1890.

Aaret 1891 kommer til at indtage en Særstilling i Ruslands Handels Historie. De to Ting, hvorved det især udmærker sig, er Udførselsforbudene og de nye Indførselstoldsatser. Omend Forbud mod Udførsel af Fødevarer ikke var nogen ny Forholdsregel i Rusland, — under Krimkrigen udstedtes et lignende Forbud mod Udførsel af Rug, — saa var det dog en Foranstaltning, som under Trykket af en stor almindelig Nød kun tilfældigvis er bleven vedtagen.

Sommeren 1891 udmærkede sig i den største Del af det europæiske Rusland og især i de Dele deraf, som har det bedste Jordsmon og er beliggende inden den „sorte Jords“ Omraade, ved en usædvanlig Tørke og stærk Varme, der virkede meget skadelig paa Vegetationen. Dette, i For-ening med det foregaaende Aars tørre Høst og den paa mange Steder i den sidste Del af Vaaren indtrufne Frost, var den hovedsagligste Aarsag til den meget utilfredsstillende Høst saavel af Høst- som Vaarsæd paa et Omraade, omfattende henved to Trediedele af de ellers frugtbareste Guvernementers Areal. Af det europæiske Ruslands 60 Guvernementer har 21 i større eller mindre Grad lidt under Følgerne af forrige Aars daarlige Høst, der i visse Trakter ikke engang skal have givet Udsæden tilbage. Befolkningen i de af Misvæxten lidende Guvernementer er anslaaet til 32 840 000 Personer, hvoraf 5 913 000 voxne Arbeidere. Der høstedes i 1891 af Høsthvede 12 Mill. Tschetwert, af Vaarhvede 18 Mill., Rug 90.7 Mill., Byg 25.4 Mill., Havre 77.4 Mill. og af de øvrige Slags Sæd, saasom Spelt, Boghvede, Hirse og Mais 19.7 Mill. eller tilsammen 243 743 000 Tschetwert, hvilket er 65 483 000 mindre end i 1890 og 50 104 000 mindre end Middelhøsten for de 4 Aar 1888—1891.

I Anledning af den i visse Dele af Landet indtrufne Misvæxt og den blandt Befolkningen som Følge deraf herskende Nød, udfærdigedes den 28de Juli Forbud mod Udførsel af Rug, Rugmel og Klid fra Havnene ved Østersøen, det sorte Hav og det azovske Hav, hvilket Forbud den 15de August g. St. traadte i Kraft og senere udstraktes ogsaa til Finlands og de i Guvernementet Archangel beliggende Havne. Under 16de Oktober forbødes yder-



ligere Udførselen af alle de øvrige Sorter Korn med Undtagelse af Hvede samt af Mel, Malt, Gryn, Deig og Brød deraf ligesom af Potetes, og under 3die November blev ogsaa Udførselen af Hvede og alle Produkter deraf forbudt.

Trods Misvæksten paa store ellers frugtbare Omraader, har dog Udførselen af Korn fra det europæiske Rusland i 1891 ikke været meget lavere end i 1890, medens den derimod sammenlignet med 1888 og 1889 viser en betydelig Tilbagegang. Saaledes udførtes af Hvede, Rug, Byg og Havre tilsammen 335 899 000 Pud, hvoraf 176 059 000 Pud Hvede, 67 938 000 Pud Rug, 45 947 000 Pud Byg og 45 955 000 Pud Havre mod 359 066 000 Pud i 1890 og 395 618 000 Pud i 1889. Udførselen fra Riga udgjorde i 1891 14 462 000 Pud, hvoraf 3 209 000 Pud Hvede, 5 193 000 Pud Rug, 1 596 000 Pud Byg og 4 463 136 Pud Havre, mod 15 703 000 Pud i 1890 og 15 141 808 Pud i 1889, samt fra Libau 26 052 000 Pud, hvoraf 78 000 Pud Hvede, 9 594 000 Pud Rug, 1 737 000 Pud Byg og 14 643 000 Pud Havre, mod 28 148 000 Pud i 1890 og 34 987 000 Pud i 1889.

I Almindelighed betingede alle Sorter Korn i 1891 høje Priser, der naaede sit Maximum ved Udførselsforbudet. Hvede udbødes i Januar til 85 Kop., steg derefter i August til 140—150 Kop. pr. Pud for russisk 128  $\mathcal{R}$ s Vare, og gik senere i December ned til 135 Kop. Prisen paa Rug begyndte allerede i Marts at stige. I Januar betingedes en Pris af 75—80 Kop. pr. Pud for 120  $\mathcal{R}$ s Vare, i Marts forlangtes 90, i Juni 115 Kop. Efter Udstedelsen af Udførselsforbudet fandt store Kjøb Sted til 130—150 Kop., den 7de August betaltes endogsaa 165 Kop., og endnu Dagen før Forbudet traadte i Kraft betingedes 130—150 Kop. Derefter faldt Prisen til 110 Kop., steg atter i Oktober til 140 Kop. og sluttede i December med ca. 125 Kop. pr. Pud. Prisen paa Byg var i de første Maaneder af Aaret 70 à 75 Kop. pr. Pud for livlandsk ritørket 100  $\mathcal{R}$ s Vare, steg derefter i April til 84 Kop. og naaede i Oktober sin største Høide med 95 à 105 Kop. pr. Pud. Havre betingede i Januar 62 à 70 Kop., i Marts og April 80 à 88 Kop., i Oktober i Tiden før Udførselsforbudets Udfærdigelse 97 à 105 Kop., hvorefter den atter gik ned og i Slutningen af Aaret noteredes 73 à 90 Kop. pr. Pud.

Forbud mod Udførsel af Havre har især rammet haardt Østersøhavnene. I Tiden før dette Forbuds Udfærdigelse fandtes betydelige Kvantiteter Havre i disse Havne, liggende færdige til Export. Inden den for Udførselen indrømmede Termin af kun 3 Dage kunde naturligvis kun en liden Del afskibes, og de Kvantiteter, som ikke kunne udføres, ansloges i Riga til ca. 2 500 000 Pud og i Libau og Reval til endnu højere Beløb. Nogen Tilgodegjørelse af disse store Beholdninger paa Stedet kunde der af Mangel paa Efterspørgsel ikke blive Tale om, og Afsætning til de indre Dele af Landet var ikke mulig uden Tab. Havren var nemlig bleven indkjøbt til en Pris af 85 à 95 Kop. pr. Pud, Fragten iberegnet, men betingede i de nødlidende Guvernementer kun ca. 70 Kop., saaledes at selv med nedsatte Jernbanetransportafgifter, kunde Afsætning dertil ikke finde Sted uden betydelige Tab. Men uagtet Regjeringens Opmærksomhed blev henledet paa Vanskeligheden af at tilgodegjøre sig Havrebeholdningerne, som løb Fare for lidt efter lidt at bedærves, og paa de store Tab, som rammer ikke blot Exportørerne og de Handlende i de indre Guvernementer, men ogsaa de som Følge heraf helt og holdent arbejdsløse Havnarbejdere, førte dog Ansøgningerne om Ophævelse eller Indskrænkning af Forbudet mod Udførselen af Havre ikke til noget Resultat.

Af Lin exporteredes søværts fra Riga 2 698 496 Pud i 1891, mod 3 919 252 Pud i 1890 og 2 665 192 Pud i 1889, fra Libau henholdsvis 1 227 768, 677 521 og 1 587 100 Pud samt fra Pernau 760 945, 1 032 615 og 1 587 100 Pud. Som Følge af Linavlens ringere Afkastning i 1891 steg Priserne fra 21—23 Rub. pr. Berkowez i Februar til 27—29 Rub. i Slutningen af Aaret. I Slutningen af 1890 var Prisen  $22\frac{1}{2}$  à  $23\frac{1}{2}$  Rubel. Udførselen af Hamp udgjorde fra Riga 578 233 Pud i 1891 mod 590 969 i 1890 og 698 969 i 1889 og fra Libau henholdsvis 186 729, 169 319 og 175 412 Pud. Ruslands Hampdyrkning er i stadig Aftagende. I 1891 høstedes 6 023 705 Pud, mod 8 068 675 Pud i 1890 og 8 930 758 Pud i 1889. Som Følge af den formindskede Afkastning steg Priserne paa Hamp fra 28—30 Rub. pr. Berkowez i Januar til 31 i Juni, 32—33 i August og 33—36 i Slutningen af Aaret.

Af Tærskelinfrø udførtes fra Riga 2 586 639 Pud i 1891 mod 3 912 744 i 1890 og 3 533 475 i 1889 og fra Libau henholdsvis 2 677 546, 2 478 682 og 2 447 863 Pud. Priserne var i stadig Stigende og naaede i November 148—165 Kop. pr. Pud; af Sædelinfrø udførtes fra Riga 621 770 Pud, af Hampefrø 274 540 og fra Libau 290 413 Pud. Af Oliekager udførtes fra Riga 1 842 140 Pud og fra Libau 1 390 735, Udførselen af Oliekager, der var blevet afbrudt ved Udførselsforbudet af 27de September, blev atter tilladt fra den 18de November paa Forestilling af Rigas Børskomité. Af Mineralolier udførtes fra Riga 248 367 Pud og fra Libau 563 972 Pud.

Udførselen af Æg fra Riga var ca. 159 Mill. Stkr. og fra Libau 42 Mill. Af Trævarer udførtes fra Riga 40 608 000 Kubikfod og fra Libau 1 286 000 Kubikfod. De store Tab, som Trævarehandelen led i 1890, havde tilfølge, at Arbeidet i Skovene om Vinteren 1890—91 indskrænkedes betydelig. Hovedsagelig paa Grund af den formindskede Afvirkning og Flødning og i mindre Grad som Følge af livligere Efterspørgsel fra Udlandet kunde de betydelige Beholdninger fra 1890 for det meste realiseres til forholdsvis fordelagtige Priser.

Den samlede Værdi af Ind- og Udførselen i 1891 i Distriktets Havne opgaves til 134 093 000 Rub., hvoraf Indførsel 38 744 000 og Udførsel 95 349 000.

Rubelkursen paa Berlin pr. 100 Rmk. vexlede i Løbet af 1891 mellem  $40,57\frac{1}{2}$  og 52, Middelkurs  $44,72\frac{1}{6}$  mod 41.97 i 1890 og  $46,24\frac{15}{17}$  i 1889.

I de 25 Aar fra 1823 til 1848 fulgte Rusland i toldpolitisk Henseende et strengt prohibitivt System, men begyndte derefter at gaa over til et moderat Beskyttelsessystem, som med Toldtarifen af 1868 naaede sin yderste Grænse i frisindet Retning. Efter det sidstnævnte Aar havde den russiske Toldtarif ikke undergaaet nogen systematisk Omarbejdelse, men snart viste det sig uundgaaeligt nødvendigt, at belægge visse Slags Varer og tillige hele Grupper af Varer, med høiere Toldsatser, ikke saa meget i Statskassens Interesse som for at beskytte den indenlandske Industri, som ikke ansaaes frit at kunne udvikle sig eller bestaa under en ubegrænset Konkurrence med det vestlige Europas langt fremskredne Industrisamfund. I 1876 bestemtes at for alle toldpligtige Varer skulde Tolden erlægges i Guld, hvilket efter den daværende Kurs var det samme som en Tillægsafgift af 30 til 33 %. Fra Begyndelsen af 1881 fulgte derefter en Tillægsafgift af 10 % til de da gjældende Toldsatser, der i 1885 forhøiedes med 20 % og i August 1890 med yderligere 20 %. Imidlertid havde Finantsministeren siden 1887 vedtaget omfattende Forholdsregler til en systematisk Omarbejdelse af Told-

tarifen til Beskyttelse af den indenlandske Industri og Raastofproduktion, og der udfærdigedes under  $11/23$  Juni 1891 en almindelig Toldtarif for Ruslands europæiske Handel, der traadte i Kraft den  $1/13$  Juli. Ved Afskaffelsen af den sidstnævnte 20 % Forhøielse, er Tolden ifølge den nye Tarif paa mange Artikler blevet lavere end før, men paa en Del andre Artikler betydelig høiere. De Artikler, der er af Interesse for de forenede Riger og med Hensyn til hvilke en Nedsættelse har fundet Sted er bl. A.: Sild, Konserver, Slibe- og Polersten, Kalk, Cement, ildfast Teglsten, Beg, Tjære, Rødfarve, Malm, Ru- og Støbejern, Knive, Lokomobiler med Damptærskværk, Landbrugsmaskiner og visse Redskaber, Træmasse, Værktøi og Fartøier. En Forhøielse har derimod fundet Sted bl. A. for følgende Artikler: Dynamo- og elektriske Maskiner, malet Feldspat, Jern- og Staal-, samt Kobbertraad, slemmet Kridt, Ler, visse Slags Maskiner og Maskindele, malet Kvarts, Chamotterør samt tomme Fade.

Under  $7/19$  Mai 1891 er der udfærdiget en Forordning angaaende Handelskibsfartens administrative Ledelse og Havnepoliti i Handelssøhavnene. Ifølge denne Forordning skal Havneforvaltningen bestaa af en Marineofficer, som Havnekaptein og Chef, en Assistent, samt det fornødne tekniske og Kontorpersonale. Det paaligger Havneadministrationen, hvis Omkostninger bestrides af Statskassen, at paase Overholdelsen af Bestemmelserne vedkommende Skibsfarten, Skibsbyggerierne m. m., at vedtage alle de til disse Bestemmelser Udførelse og til Forebyggelse og Paatale af Overtrædelser fornødne Foranstaltninger, at undersøge og afgjøre mindre Tvistigheder angaaende Skibsfarten, naar det af Parterne begjæres; at vaage over Orden og Sikkerheden i Havnen og paa hele dens Omraade, at lede Fartøiernes Flytning i Havnen, at paase, at Sømærkerne er i god Stand samt at Krudt og andre ildsfarlige Stoffe, ligesom Ballast losses og indtages paa dertil bestemte Steder, at vedtage Forholdsregler til Redning af Menneskeliv, Fartøier og deres Ladning i Tilfælde af Skibbrud m. m., at føre Opsyn med Lodsvæsenet samt at anordne Undersøgelse og Besigtelse af Handelsfartøier samt af Maskiner og Dampkjedler.

I Anledning af, at vedkommende Minister har bedet sig meddelt Udtalelse om, hvorvidt det ovenomhandlede Reglement antages at burde anvendes ogsaa paa Rigas Havn, er der blevet nedsat en Komite til at udrede dette Spørgsmaal, men den har endnu ikke udtalt sig.

**T. Aug. Tietz.**

## Melbourne.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
<b>I. Ankomne.</b>									
Fra Norge til Hovedstationen . . . . .	10	11 453	-	-	10	11 453	-	-	18 135
„ Norge til Vicekonsulsstationerne . . .	2	1 667	-	-	2	1 667	-	-	2 844
„ Sverige til Hovedstationen . . . . .	1	1 590	-	-	1	1 590	-	-	2 400
„ Sverige til Vicekonsulsstationerne . . .	2	1 105	-	-	2	1 105	-	-	1 770
„ andre Lande til Hovedstationen . . . . .	13	13 855	2	1 400	15	15 255	-	-	19 730
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . .	1	581	1	644	2	1 225	-	-	720
Ialt	29	30 251	3	2 044	32	32 295	2	3 916	45 599
<b>II. Afgaaede.</b>									
Til andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	17	17 016	10	12 376	27	29 352	-	-	21 932
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . . .	2	1 225	4	2 772	6	3 997	-	-	1 491
Ialt	19	18 241	14	15 108	33	33 349	2	3 916	23 423

For Ordre ankom 1 Seilskib, dr. 293 Tons.

Af svenske Skibe ankom 7, dr. 5 782 Tons.

Med Hensyn til de for Dampskibet „Herman Wedel Jarlsberg“ opførte Bruttofragter bemærkes, at man i Mangel af bestemt Instruktion angaaende Forholdet har antaget, at hvis et Fartøi er bortfragtet for en vis Sum pr. Maaned, samt fri Kul- og Havneudgifterne, kommer man det Rette nærmest ved at beregne Fragterne saavel for Ind- som Udgaende efter det Antal Dage og det Kvantum Kul, som er medgaaet, eller antages at ville medgaa til Reisen, tillagt Havneudgifterne paa Konsulstationen. Det vil dog herved neppe kunne undgaaes, at Opgaverne blive videre korrekte, især naar der under samme Reise losses eller lastes i en Flerhed af Havne, af hvilke nogle ikke er Konsulstationer, og uden at det paa Forhaand er bestemt, hvilke Havne Fartøiet skal anløbe.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. £ 95.15.6 ved Vicek. £ 13.19.6, hvoraf tilfaldt Konsulen £ 6.19.9. Af svenske Skibe ved Hovedst. £ 23.14.3, ved Vicek. £ 2.2.3, hvoraf tilfaldt K. £ 1.1.1. Ialt tilfaldt Konsulen £ 127.10.7. Expeditionsafgifter af norske Skibe £ 17.16.5., svenske £ 10.1.11.

*Aarsberetning dateret 22 Marts 1892.*

Af foranstaaende Tal sammenlignet med Opgaverne for det foregaaende Aar fremgaar, at Norges Skibsfart paa Distriktet tiltog med 12 Fartøier og 17 542 Tons og Sveriges med 3 Fartøier og 2 714 Tons.

Almindelig Oversigt. De berettigede Forhaabninger om bedre Tider, hvormed forrige Aar sluttede, ere ikke gaaede i Opfyldelse. Snarere maa Aaret for dette Distrikts Vedkommende betragtes som en fortsat Krise, der endnu langtfra kan ansees sluttet. Vistnok er Jordbrugernes Stilling inden Victoria og Tasmania i det Hele taget meget god, ja maaske endog bedre end nogensinde tilforn, og de smaa Indlandsbyer ere i jevn Opkomst; men i Melbourne og de øvrige kommercielle Centrere har man i Aarets Løb mere og mere lidt under det finansielle Tryk, som væsentlig maa ansees fremkaldt ved Overspekulationen i 1887 og 1888 og den store Strike i 1890 samt den tildels af disse Aarsager resulterende Indskrænkning af Coloniernes Kredit i det engelske Pengemarked. Endnu værre er, at den nu vakte, men vistnok for en Del mindre vel begrundede, Mistillid til Australiens Finantser, maa antages at villo øve sin Virkning langt ud over dette Aars Grænser. Nepe nogen større Forretning er uberørt af Krisen, der dog haardst rammer Arbejderbefolkningen, idet Virksomheden ved alle offentlige Foretagender, og navnlig ved Jernbanebygningen, efterhaanden er bleven reduceret til det mindst mulige. For Øieblikket gaar Tusinder af Arbeidere ledige i Melbourne, og andre ere kun beskjæftigede til uregelmæssige Tider eller til lavere Løn end tilforn.

Enhver Branche af Importhandelen har lidt under det økonomiske Tryk, hvoraf har resulteret stadig aftagende Toldintrader. Den i de foregaaende Aar saa livlige Byggevirksomhed i Melbourne har ogsaa været aftagende, og i Aarets sidste Halvdel saagodtsom ophørt. En Flerhed af mindre Banker og Building Societies maatte indstille sine Betalinger og likvidere, hvorunder saa mange storartede Underslæb og andre Misligheder kom for Dagen, at den almindelige Tillid til disse Institutioner nødvendigvis rokkedes baade her i Kolonierne og i Hjemlandets finansielle Cirkler. Nogle af dem, der havde været nødte til at standse sine Operationer, kunde dog opvise saa god Status, at samtlige Interesserede frivillig indrømmede et længere Moratorium, hvorved vedkommende Pengeinstituter reddedes over Øieblikkets Forlegenhed; men da efterhaanden Publikums Mistillid steg saa voldsomt, at en Flerhed af tydeligvis solvente Banker, og Building Societies truedes med Ruin, og da i Begyndelsen af December ei mindre end tre ret betydelige saadanne havde maattet indstille sine Betalinger, greb Lovgivningsmagten ind med kraftig Haand. En Lov, der vanskeliggjør Adgangen for den enkelte Kreditor til at tvinge et Pengeinstitut under Konkurs, foresloges om Aftenen den 2den og vedtoges om Morgen den 3die December. Der kan være Tvivl om Hensigtsmæssigheden af de enkelte Bestemmelser i denne Lov, og der har allerede været Tale om snart at ophæve den igjen; men den svarede ialfald nogenlunde til Øieblikket Krav, og den Raskhed og Energi, hvormed der handledes, fortjener Paaskjønnelse.

I det engelske Pengemarked synes Kolonien Victorias, ligesom de øvrige australiske Koloniers, Kredit saa betydelig aftaget, at der ikke paa længe kan være Udsigt til at erholde nogenlunde billige Statslaan, hvorfor man antagelig i den nærmeste Fremtid vil være henvist til at fylde Statskassens Behov ved nye Skatter og indenlandske Laan. I hvert Fald er man i finansielle Kredse fuldt forberedt paa, at det nuværende Tryk gjennem de føl-

gende Maaneder snarere vil blive haardere end lettere, men paa samme Tid er det saa langt fra, at der findes nogen Grund til Panik, at man snarere fortrøstningsfuldt imødeser Udgangen af den nærværende Krise, og formener, at den Oprydning i finansielle Forhold, som nu foretages, var nødvendig, og at de bitre Erfaringer, som høstes, ville bidrage til, at Koloniernes Økonomi fremtidig etableres paa en sundere Basis.

Der er ogsaa adskillige Lyspunkter i Billedet, og blandt disse bør vel først nævnes, at saavel Jordbruget som Bergværksdriften er i en blomstrende Forfatning. Udbyttet af Guldminerne, som i flere Aar har været i Aftagende, tiltog ei ubetydeligt i 1891, og Sølvminerne i Broken Hill dreves med glimrende Held. Sidstnævnte ligge vistnok udenfor Victorias Grænser, men kommercielt tilhøre de dog nærmest denne Koloni. I de foregaaende Aar ruineredes mange ved Spekulation i disse Miner, dels paa Grund af voldsomme Fluktuationer i Aktiernes Pris, og dels fordi store Kapitaler nedlagdes i Gruber, som siden tildels viste sig værdiløse; men paa den anden Side synes Eierne af de bedre Sølvgruber at kunne for en lang Fremtid paaregne et Udbytte fuldt ud svarende til de høieste Priser, der hidtil nogensinde have været betalte for Aktierne i samme. Den næst foregaaende Hvedehøst var udmærket, og den nys tilendbragte god; Faarehjordene gave en stor Afkastning, Frugt- og Vinavlen har vist sig særdeles lønnende, og Meieri-bedriften, der dog endnu er i sin Barndom inden denne Koloni, har gjort mærkelige Fremskridt.

En anden Betragtning, som gjør, at man kan tage med forholdsvis Ro baade den nuværende Krise og ligesaa den Disfavør, hvori Koloniens Papirer for Tiden synes at være kommet paa det engelske Pengemarked, er den, at Victoria, der sandsynligvis er den rigeste af de australiske Kolonier, saavel hvad angaar naturlige Hjælpekilder, som opsamlet Kapital, utvivlsomt er vel istand til at bære sin nuhavende Statsgjæld og en god Del dertil. Efter et Oversleg af The Government Statist skal Statsformuen i Kolonien andrage til £ 134 000 000 (hvoraf £ 36 000 000 er beregnet at modsvare Værdien af Jernbanerne, £ 5 000 000 for Havneanlæg, £ 7 000 000 for Vandledninger, Dæmninger og artesiske Brønde samt £ 64 000 000 for uafhændet Jord-eiendom) og den private Formue til £ 456 000 000, altsaa tilsammen £ 590 000 000. Denne Beregning turde dog være altfor optimistisk og bør vel neppe tillægges mere end en relativ Værdi, idet de Faktorer, hvorpaa den støttes, tildels vel ikke kunne være synderlig sikre. Dette vil blandt andet fremgaa af en Oversigt over, hvorledes Priserne have fluktueret paa vort Aktiemarked, og hvor enormt Totalsummen af de forskjellige Aktiers Markedsværdi er gaaet ned. Gjennemsnitlig stode Priserne lavest i Aarets to sidste Maaneder, medens siden den Tid en Stigning, ihvorvel ei nogen betydelig saadan, i flere Fald har fundet Sted. Endog Aktierne i vore største Banker, hvis virkelige Værdi dog maa ansees den hele Tid at have forblevet godtsom uforandret, gik betydelig ned; men for disses Vedkommende maa det antages, at Prisfaldet udelukkende foraarsagedes af Pengemarkedets Knaphed og den deraf resulterende Trang til at realisere samt Vanskelighed ved at opdrive Midler til spekulativ Virksomhed, og den samme Grund turde antages at have været den væsentligste Faktor ogsaa ved Prisfaldet for andre Aktier, ihvorvel her tillige andre Aarsager gjorde sig gjældende. Nedenstaaende Exempler omfatte kun nogle af de betydeligste Aktieselskaber, men naar tilføjes, at Forholdet gjennemgaaende har været det samme ogsaa for de mangfoldige mindre, vil man kunne gjøre sig et Begreb om Totalsummen af den Nedgang i Værdi, som har fundet Sted.

## De noterede Priser i 1891:

For Aktier i	Ved Begyndelsen af Aaret.	Maxi- mum.	Mini- mum.	Ved Slutningen af Aaret.	Reduktion i Aktiernes To- talværdi fra $\frac{1}{1}$ til $\frac{31}{12}$ 1891.
	£	&	£	£	£
<b>A. Banker:</b>					
Commercial Bank	12. 1. 0	12. 8. 0	8. 12. 6	9. 16. 0	675 000
Federal —	3. 11. 0	3. 13. 6	2. 0. 0	2. 8. 0	184 000
City —	6. 0. 0	6. 7. 0	5. 0. 0	5. 5. 0	150 000
Colonial —	14. 16. 0	15. 0. 0	13. 5. 0	13. 5. 0	96 875
<b>B. Sølvminer:</b>					
Broken Hill Proprietary	12. 13. 0	12. 13. 0	6. 3. 0	7. 3. 0	4 400 000
British Block	3. 10. 6	3. 10. 6	1. 2. 0	1. 2. 0	582 000
Central	7. 0. 0	7. 10. 6	3. 15. 0	4. 2. 6	431 250
South, paid	5. 13. 0	6. 3. 0	2. 8. 0	2. 16. 0	285 000
South, contributing	5. 0. 0	5. 9. 6	1. 15. 0	2. 3. 6	282 500
<b>C. MelbourneAktieselsk.</b>					
Melbourne Tramways	4. 16. 0	4. 17. 6	1. 8. 6	1. 6. 9	3 192 000
Melbourne Storage	1. 18. 0	1. 18. 0	0. 5. 0	0. 7. 6	61 000
Mutual Store	5. 17. 5	6. 3. 0	4. 12. 0	4. 18. 0	24 375
Gas Works	17. 0. 0	17. 0. 0	13. 0. 0	13. 15. 0	500 000
Hydraulic Power	1. 5. 0	1. 10. 6	0. 19. 6	0. 19. 9	39 375

Kolonien Victorias Finantser. For Budgetaaret, som udløb 30te Juni 1891, udgjorde Statsindtægterne £ 8 631 345, hvilket tilsvarede £ 7. 7. 3 pr. Individ af Befolkningen. Fradrages Bruttoindtægten af Jernbanerne £ 3 306 580, udkommer endnu £ 5 037 006, eller £ 4. 8. 11 pr. Individ, hvilket antagelig er højere end i noget andet Land udenfor Australia. Udgifterne androg til £ 9 313 529. For Aaret 1891—92 beregnes Udgifterne til £ 8 982 398, og Indtægterne til £ 8 581 995. Statsgjælden beløber sig til £ 4 360 000, hvoraf er anvendt, ved Siden af de inden Landet for de samme Øiemed tilveiebragte Summer, til Jernbanebygning £ 34 149 600, til Vandledningsarbejder £ 6 754 133, til Havneanlæg £ 626 019, eller tilsammen £ 41 529 758; altsaa har af hele Statsgjældens Beløb ikke mindre end ca. 95 % fundet sin Anvendelse for produktive Øiemed. Gjælden burde følgelig ikke føles som nogen særdeles trykkende Byrde, ialfald paa langt nær ikke i samme Grad, som om den var stiftet f. Ex. for at betale Omkostningerne ved en Krig. Dette Forhold ser man uafslædig fremhævet af Statsøkonomer hertilands, og Tanken har naturligvis ogsaa sin store Berettigelse, men man lader stadig ud af Betragtning, at om de reproduktive Værker, hvortil et Lands Midler anvendes, blive anlagte og bestyrede paa en ødsel Maade, saaledes som Tilfældet utvivlsomt har været i denne Koloni, er dette i Virkningen jevngodt med, at Kapitalen delvis har faaet en ufrugtbringende Anvendelse.

I de tre Aar 1888—1890 autoriseredes Statslaan til samlet Beløb £ 10 750 000, hvoraf £ 10 000 000 blev optaget i London og £ 750 000 i Melbourne. Medens man i 1889 og 1890 havde erholdt £ 7 000 000 i London til  $3\frac{1}{2}$  % og forøvrigt paa billigere Vilkaar end noget tidligere australisk Laan, idet de Summer, som ønskedes, bleve overtegnede flere Gange, viste der sig stor Vanskelighed ved i 1891 at faa optaget de resterende £ 3 000 000, hvilke bleve udbudne den 13de April ogsaa til  $3\frac{1}{2}$  %,

men til en lavere Minimumspris, nemlig £ 97. 10. 0 pr. £ 100. 0. 0. Heraf subskriberedes nemlig kun £ 2 000 000, for hvilke Gjennemsnitsprisen var £ 97. 11. 4. Først et Par Maaneder senere lykkedes det at faa de resterende £ 1 000 000 anbragte paa omtrent lignende Vilkaar. Kolonierne South Australia og Queensland, som omtrent samtidig henvendte sig til det engelske Pengemarked om Laan, havde end mindre Fremgang. Ved en senere Parliamentsbeslutning autoriseredes Optagelsen af et nyt Statslaan paa £ 6 000 000, hvoraf £ 2 000 000 skulde optages strax og £ 2 000 000 i hvert af de følgende to Aar; men da det viste sig umuligt at erholde de første £ 2 000 000 paa de fastsatte Vilkaar, maatte man istedet reise en lignende Sum ved Salg af Treasury Bonds lydende paa  $4\frac{1}{2}$  % Rente og betalbare med 19 Maaneders Frist.

„Melbourne Harbour Trust“ optog i Oktober Maaned i London et Laan paa £ 500 000 til 4 % og „The Metropolitan Board of Works“, en Korporation, der skal besørge Stadens Drainering, erholdt et lignende Laan i Melbourne. Disse Midler skulle anvendes til offentlige Arbeider, hvorved den nu herskende Arbeidsløshed for den større Del ventes afhjulpet.

Pengemarkedet var gennem hele Aaret knapt. De større Banker betalte omkring 5 %, 4 % og 3 % Rente for Deposita paa resp. 12, 6 og 3 Maaneder, og de mindre omtrent 1 % høiere Rente. Diskontoen dreiede sig om 7 à 8 % for kortsigtige og 8 à 9 % for langsigtige Vexler. For Vexler paa London beregnede Bankerne følgende Kurser:

		Ved Kjøb.			Ved Salg.		
		Sigt- vexler.	30 Dages Sigt.	60 Dages Sigt.	Sigt- vexler.	30 Dages Sigt.	60 Dages Sigt.
Fra	den 1ste Januar	100	$99\frac{3}{4}$	$99\frac{1}{2}$	$101\frac{1}{2}$	101	$100\frac{1}{2}$
„	„ 18de Februar	100	100	$99\frac{3}{4}$	$101\frac{5}{8}$	$101\frac{1}{8}$	$100\frac{5}{8}$
„	„ 17de September	100	$99\frac{3}{4}$	$99\frac{1}{2}$	$101\frac{3}{8}$	$100\frac{7}{8}$	$100\frac{3}{8}$
„	„ 1ste December	$99\frac{7}{8}$	$99\frac{5}{8}$	$99\frac{3}{8}$	$101\frac{3}{8}$	$100\frac{7}{8}$	$100\frac{3}{8}$

Antallet af Falitter var i 1891 vistnok noget mindre end i det nærmest foregaaende Aar, men dog ualmindelig stort, nemlig 420. Summen af Passiva androg til £ 1 453 752, hvorimod fandtes Aktiva til angivelig Værdi af £ 1 196 162, hvilket Forhold tilkjendegiver, at ialfald nogle maa have indstillet sine Betalinger, uagtet Stillingen var forholdsvis god.

Den udmærkede Fremgang, som baade Melbourne Savings Bank og Victoria Post Office Savings Bank, hvilke begge give 4 % Rente, have havt i de senere Aar, fortsattes med øget Fart gennem Aaret 1891 I førstnævnte Institution er nu indsat £ 3 632 484 paa 193 111 Kontoer, og i sidstnævnte £ 1 996 093 paa 104 320 Kontoer.

Arbeiderpartiets Stilling. Toldpolitik. Den nærmeste Fare for de australiske Koloniers økonomiske Trivsel synes at være mulige Overgreb fra Arbeiderpartiets Side, idet samme hersteds har en Indflydelse som i intet europæisk Land og hidtil synes temmelig blindt at have fulgt Ledere, der ofte have handlet hensynsløst og uklogt. Imidlertid tør man antage, at Arbeiderne have høstet en hel Del bitre Erfaringer af de sidste Striker, hvilke have resulteret i, at deres hertillands udmærkede Stilling er bleven ialfald for flere Aar betydelig reduceret, ei mindst derved at Kapitalen, som hidtil villig strømmede til dette fordelagtige Marked, er bleven yderlig tilbageholdende ligeoverfor videre industrielle Anlæg i Australien. Gjennemsnitlig staar den australiske Arbeiderbefolkning med Hensyn til Intelligent



og Dannelselse ualmindelig høit, hvorfor det er at formode, at den i Fremtiden vil vælge sig bedre Ledere, holde dem under skarpere Kontrol end hidtil og anvende strengere Kritik paa deres sociale og statsøkonomiske Læresætninger. Høist mærkelig er i denne Henseende Kampen mellem Frihandel og Protektionisme i de to Nabokolonier Victoria og New South Wales hvis finansielle Politik, overensstemmende med Arbeiderpartiets Forlangende, har gennemgaaet radikale Forandringer i stik modsat Retning. Op til omkring 1866 var Victoria væsentlig et Frihandelsland, men er senere bleven yderlig protectionistisk, medens omtrent samtidig New South Wales er gaaet over fra Toldbeskyttelses- til Frihandelssystemet. I de sidste tyve Aar er enhver ikke altfor urimelig Fordring paa Toldbeskyttelse i Victoria beredvillig bleven imødekommet; det har stadig været udtalt, at Protektionen var Landets erklærede Politik, og særlig har inden Arbeiderpartiet op til den sidste Tid neppe en eneste Røst povet at hæve sig til Fordel for Frihandelen. Nu er der Tegn til, at igjen et Omslag forestaar i begge Kolonier, idet Arbeiderne i New South Wales raabe paa Protektion, for at Landet skal gjøre „samme Fremskridt som Victoria“, medens man i denne Koloni begynder at faa en Fornemmelse af, at den stærke Toldbeskyttelse langtfra har holdt hvad den lovede, ja endogsaa en Tvivl om, hvorvidt den overhovedet er fordelagtig. Egentlig burde man kunne vente, at Erfaringen fra disse to saa nogenlunde ligestillede Kolonier skulde bestemte have lagt for Dagen det ene Systems Fortrin fremfor det andet, men ved første Øiekast synes den virkelig snarere at vise, at et Land kan gjøre lige gode Fremskridt under det ene som under det andet af disse Systemer, eftersom jo de tvende Kolonier omtrent have naaet samme Grad af Velstand, Folkemængde og Oplysning. Nærmere beseet viser dog denne Slutning sig for hastet; thi vistnok ere de naturlige Betingelser for Arbeidet omtrent de samme i begge Kolonier, Lovgivning og Institutioner ere analoge, og Kapital og Arbeidskraft overflyttes med største Lethed fra den ene til den anden Koloni; men Victoria har dog i flere Henseender havt saadanne Fortrin fremfor Moderkolonien, at det burde have gaaet denne et godt Stykke forbi, særlig om ogsaa dets Toldpolitik virkelig have været den fordelagtigste. For det første gav nemlig Opdagelsen i Femiaarene af de rige Guldleier i Victoria denne Koloni et mægtig Opsving, dernæst har Victoria Fordelen af en mindre spredtboende Befolkning, bedre Jordsmon og Klima og en jevnere fordelt Nedbør. Man kunde tro, at alt dette opveies ved den Rigdom paa Stenkul, som findes i New South Wales, men da næsten al industriel Virksomhed i de to Kolonier er koncentreret i Hovedstederne Melbourne og Sydney, og da Transporten fra Kulminerne til den ene af disse Steder koster tilnærmelsesvis det samme som til den anden, har ingen af dem i denne Henseende nogen overveiende Fordel. I 1806 havde Victoria 636 982 Indbyggere, og New South Wales 431 412; i 1889 var Antallet steget til respektive 1 118 077 og 1 122 200, hvilket vil sige, at i den protektioniske Koloni med de ovennævnte naturlige Fordele var Befolkningen tiltaget med kun 75 %, medens den i Nabokolonien under Frihandelssystemet i samme Periode var tiltaget med 140 %, og var ovenikjøbet Forskjellen i Befolkningens Tilvæxt størst i Periodens sidste Halvdel, da ogsaa Forskjellen i de to Koloniers Toldpolitik var stærkest markeret. Næst efter Hobart er Melbourne den By i Australien, som har det forholdsvis største Antal Kvinder, og Antallet af Mænd i Alderen fra 25 til 45 Aar er procentvis meget mindre i Victoria end i New South Wales, hvilke Forhold tyde paa, at der er en Tilbøielighed hos den arbejdsførste Del af Befolkningen til at

udvandre fra det toldbeskyttede Land og nedsætte sig i Frihandelslandet. Fremdeles har Antallet af indgaaede Ægteskaber og Overskuddet af Fødsler over Dødsfald siden 1866 procentvis været saa meget større i New South Wales end i Victoria, at det bestemt tyder paa en større Grad af økonomisk Velvære blandt Befolkningen i førstnævnte Koloni. At New South Wales har et flere Gange større Areal af uoptaget Land kan i denne Forbindelse ikke komme i nogen væsentlig Betragtning, saalænge ogsaa af Victoria kun en mindre Del er optaget og dyrket; thi Jorden alene giver jo intet Udbytte, forinden Arbeide lægges paa den; de to Kolonier have omtrent samme Indbyggerantal og samme Adgang til at erholde fremmed Kapital, og hidtil har den forhaandenværende Arbeidskraft i ingen af dem kunnet række at nyttiggjøre mere end en mindre Brøkdæl af Landenes naturlige Rigdomskilder.

En ofte gjentaget Paastand til Fordel for Toldbeskyttelse inden denne Koloni har været, at Exporten herfra, skjønt i Værdi mindre end Exporten fra New South Wales, dog giver Anledning til større Arbeidsfortjeneste, fordi den til en større Del bestaar af Manufakturvarer. Der er imidlertid kun lidet Hold i denne Paastand; thi for det første andrager Værdien af de fra Victoria exporterede Manufakturvarer kun til lidt over £ 500 000 aarlig eller omkring en Fireogtyvendedel af den hele Export, og for det andet forholder det sig naturligvis ikke saa, at Produktionen af en vis Værdi af forædlede Varer giver Anledning til mere Arbeide end Produktionen af samme Værdi af Raastoffe, idet man snarere kan sige, at i Regelen vil det tage samme Mængde Arbeide at frembringe for £ 100 af et vist Raastof som for at frembringe for £ 100 af de Varer, der af samme Raastof forarbeides. En Sammenligning af Exportværdierne fra begge Kolonier taler heller ikke til Fordel for det i Victoria fulgte System. Exporten udgjorde nemlig:

	fra Victoria.	fra N. S. Wales.	eller pr. Individ af Befolkningen.	
	£	£	i Victoria.	i N.S.Wales.
			£	£
i de fem Aar 1880—84				
tilsammen . . . .	81 389 569	86 428 676	90. 6. 1	105. 11. 5
i de fem Aar 1885—89				
tilsammen . . . .	64 286 821	97 704 524	62. 15. 11	90. 7. 3

Disse Betragtninger i Forbindelse med de mange Grunde, som ellers pleie at anføres mod Toldbeskyttelse, have begyndt at gjøre sin Virkning, ialfald forsaaavidt, at Troen paa det nu inden Kolonien fulgte System i nogen Mon er rokket, og det er ingenlunde usandsynligt, at netop Arbeiderpartiet vil komme til at denuncere Toldbeskyttelsen som noget, der hindrer Landets Velstand og kun begunstiger nogle faa, fordyrer Levemaaden i høiere Grad, end den formaar at forøge Daglønnen, samt vælter Skattebyrderne i uforholdsmæssig Grad over paa de mindst bemidlede. Trænger først disse Ideer igjennem i Arbeiderpartiets Raad, „The Trades Hall Council“, vil Omslaget maaske hurtig komme, thi det har før vist sig, at man her ikke er bange for voldsomme Systemforandringer. Imidlertid turde Udsigten hertil endnu ligge fjernt, og forinden noget saadant sker, vil man maaske have fundet, at der er noget, som er vigtigere for Folkets Velvære og vanskeligere at frembringe end den størst mulige og den fordelagtigste Produktion, nemlig den bedst mulige Fordelig af Arbeidets Udbytte. For den aller nærmeste Fremtid maa man antagelig snarest forudse end yderligere Skridt i protektionistisk Retning.

Import og Export. Medens i de første Aar af Koloniens Bestaan Importen snart var større og snart mindre end Exporten, har Overskuddet af Import og Export siden 1873 været i jevn og hurtig Stigning lige til Aaret 1889, da den naaede sit Maximum, nemlig £ 11 668 026. Totalsummen af Overskuddet for de 18 Aar fra 1873 til og med 1890 gik op til det enorme Beløb af ca. £ 70 000 000, men fra 1890 synes man atter at nærme sig mere normale Forhold; Forskjellen mellem Værdien af Landets Import og Export reduceredes nemlig i nævnte Aar til £ 9 677 783, og i 1891 yderligere til £ 5 983 743, idet Importen androg til £ 21 622 603 og Exporten til £ 15 690 860. Det turde dog endnu være vanskeligt at bestemme, om ogsaa andre Faktorer end Høstens heldige Udfald i de to sidste Aar samt Vanskelighederne ved at reise yderligere Statslaan herved har været medvirkende; men at dømme efter talrige Udtalelser i Pressen, synes Landet virkelig at være vaagnet til Bevidsthed om, at her kan og bør produceres mere, samt laanes og forbruges mindre. Af de tre Artikler Uld, Smør og Hvede exporteredes i 1891 fra Melbourne alene for respektive £ 1 483 284, £ 719 919 og £ 168 274 mere end i det foregaaende Aar, medens alle øvrige Artikler tilsammen kun bragte en Forøgelse af £ 52 383. Den samlede Export fra Koloniens øvrige Havne tiltog med £ 38 237.

Til Sammenligning anføres, at i New South Wales andrager i senere Aar Importen til en Værdi af ca. £ 25 000 000 og Exporten til samme Beløb eller noget derover.

De finansielle Forhold i **Tasmania** har i det væsentlige været en Gjenpeiling i det smaa af Forholdene i Victoria. Den betydelige Van Diemens Land-Bank og tre andre mindre Banker gik fallit, men forøvrigt var der færre Fallitter end sædvanlig. Pengemarkedet var meget knapt. Landets disponible Kapital er i størst mulig Udstrækning hændraget til Bergværksdriften, til hvis videre Udvikling stadig større Summer søges. -- Statsindtægterne udgjorde ca. £ 885 000, hvilket er omtrent £ 140 000 mere end i det foregaaende Aar; denne Forøgelse skriver sig væsentlig fra Statens Overtagelse af Jernbanen mellem Hobart og Launceston, der tidligere tilhørte et Aktieselskab.

Post. Telegraf. Jernbaner. De australiske Kolonier tiltraadte i 1891 Verdenspostforeningen. Portoet for Enkeltbrev til Europa nedsattes den 1ste Januar 1891 til 2½ d, men paa Grund af Modstand fra Frankrigs og Italiens Side maatte den igjen forhøies til 6 d for samtlige Europas Lande med Undtagelse af Storbritannien. Fra den 1ste Oktober blev den atter nedsat til 2½ d.

Den 1ste Mai nedsattes Telegramportoet fra Kolonien Victoria til samtlige Europas Lande fra 9 sh. 4 d til 4 sh. 1 d pr. Ord. En lignende Nedsættelse fandt Sted i de øvrige australiske Kolonier med Undtagelse af Queensland og New Zealand. Denne betydelige Reduktion antages ikke at ville i Længden medføre nogen Formindskelse af Telegrafvæsenets Indtægter, idet den snart vil opveies af den meget hurtig tiltagende Telegramvexling. Den samlede Afgift for Telegrammer til Lande udenfor Australien androg i de Kolonier, som havde vedtaget Nedsættelsen, for de første sex Maaneder efter den reducerede Tarifs Indførelse til £ 126 479, mod £ 167 289 for den tilsvarende Periode af det foregaaende Aar.

Den 30te Juni 1891 var i Victoria 2 763 miles Jernbane aabnede for Trafik og kun nogle faa miles under Bygning. Anlægsomkostningerne har gjennemsnitlig været £ 12 855 pr. mile. Nettoindkomsten var i Budgetaaret 1890—91: £ 987 922 eller 2.886 % af den i Banerne nedlagte Kapital, mod

3.234 % i det nærmest foregaaende Aar. I nogle af de foregaaende Aar har Udbyttet procentvis været adskillig bedre, og Nedgangen forklares kun delvis ved de Fragnedsættelser for Landboprodukter, som har været indrømmede. Den almindelige Mening, at overdreven Ødselhed har gjort sig gjældende saavel ved Banernes Drift som ved flere nye Liniers Anlæg, har fundet sit Udtryk ved en af Parlamentet nedsat permanent Tilsyns-Komite for Jernbanerne. Der synes at tiltrænges en radikal Omordning paa dette Omraade; for Nærværende administreres Koloniens Jernbanevæsen af trende „Commissioners“, hvis Myndighed er yderst vidstrakt, og hvis Aflønning endog efter herværende Forhold er urimelig høi, nemlig £ 5 000 for Formanden og £ 4 000 for hver af de to andre.

Agerbrug og Fædrift. Aaret 1891 var ligesom det foregaaende særdeles gunstigt for Jordbruget. Vistnok anrettedes, som vanligt, nogen Skade af Oversvømmelser omkring Midten af Aaret og af langvarig Tørke og Skovbrand i Maanederne Januar og Februar, men i det hele taget vare saavel Temperatur- som Nedbørsforhold favorable.

Det med Hvede besaaede Areal opgives til 1 322 000 acres, og Udbyttet af Hvedehøsten 1891—92 til 13 550 000 bushel, eller i Gjennemsnit 10.25 bushel pr. acre, hvilket vistnok er betydelig mindre end i det foregaaende Aar, men dog noget over et Middelsaars Udbytte. Kvaliteten ansees god; Rust og Græshopper, som i dette Land ofte anrette stor Skade, viste sig næsten slet ikke. Af det indhøstede Kvantum beregnes 1 300 000 at ville medgaa til Udsæd og 6 473 000 til Brødkorn, hvorefter 5 777 000 bushels eller henimod 154 000 Tons skulde blive disponibel for Export.

Hvedepriserne fluktuerede stærkt gennem hele Aaret, idet Varen var Gjenstand for livlig Spekulation. Den rige Høst 1890—91, hvilken længe antoges for endnu betydeligt større end den i Virkeligheden var, foranledigede Landmanden til at sælge den største Del af sin hele Afgrøde til vigende Priser, og i Februar noteredes kun 3 sh. 4 d pr. bushel. Følgende Svingningerne i det europæiske Marked og paavirket af ofte misvisende Efterretninger fra andre hvedeproducerende Lande samt af Fragtmarkedets Stilling varierede Priserne betydeligt, dog som Regel bringende Exportørerne stor Profit tiltrods for, at høie Fragter maatte betaales. Kvaliteten var gennemgaaende særdeles god, og da tillige Rensningen ei lod noget tilbage at ønske, opnaaedes iaar paa Udlandets Markeder mindst samme Pris for Hvede fra Victoria som for den fra South Australia, hvilken i tidligere Aar har været foretrukket. Mod Slutningen af Februar noteredes 3 sh. 6 d à 3 sh. 8 d, eller det samme som ved Aarets Begyndelse, hvorefter Prisen jevnt steg til 4 sh. i Begyndelsen af April, da der offentliggjordes en af The Government Statist foretagen nøiagtig Beregning, ifølge hvilken man tidligere skulde have anslaaet Høstens Udbytte et Par Millioner Bushels for høit. Denne Beregning gav Spekulationerne Fart og drev øieblikkelig Prisen op til 4 sh. 6 d, og kort efter til 4 sh. 10 d. Længere ud i April gik den imidlertid atter ned til 4 sh. 7 d, men nogle meget betydelige Transaktioner afsluttede til denne Pris bevirkede en pludselig Stigning til 5 sh. I de følgende fire Maaneder gik Priserne uafsladelig op og ned mellem Ydergrændserne 4 sh. 10 d og 5 sh. 6 d, hvorved enkelte Gange foranledigedes, at uheldige Spekulanter som havde optaget Skibsrum til høie Fragter, ikke vovede at købe Last, og følgelig havde at affinde sig bedst mulig med Rederne om Certepartiernes Ophævelse. I September og Oktober forsøgte en „Ring“ ved betydelige Opkøb at dominere Markedet og lykkedes virkelig at længe holde Prisen over 5 sh. 8 d, og til en Tid

at drive den op lige til 6 sh. I November faldt dog Prisen til 5 sh. 4 d, og i Begyndelsen af December, da Hvede af den nye Høst kom i Markedet, yderligere til 5 sh. og ved Aarets Udgang til 4 sh. 6 d. I Februar noteredes 4 sh. 4 d og for Tiden erholdes ca. 4 sh. 1½ d, hvilket dog endnu er for høit til at medgive Export til England efter de der gjældende Priser, selv med en Fragt af kun 25 sh.

Til Sammenligning anføres, at Priserne i det nærmest foregaaende Aar aldrig var over 3 sh. 11 d og aldrig under 3 sh. 7 d; men Aaret 1890 var ogsaa, siden Hvedeexporten fra denne Koloni tog sin Begyndelse, det Aar, hvori Priserne gik lavest og fluktuerede mindst, medens de i 1891 vare høiere end i noget Aar siden 1882. Exporten androg for de første ni Maaneder af 1891 til 166 841 Tons Hvede og Mel, mod 47 841 Tons for den tilsvarende Periode af det foregaaende Aar. Belærte af tidligere Erfaring og nu gennemgaaende i bedre økonomisk Stilling holde Farmerne sig for Tiden tilbage fra Salg, og antages endnu at sidde inde med mindst 40 000 Tons af sidste Aars Avling.

For Mølleindustrien var Aaret 1891 mindre heldigt, væsentlig fordi de fleste Mølleiere, uagtet de tidlig havde afsluttet store Kontrakter om Leverance af Mel, forsømt at købe Hvede, medens Prisen for samme stod lavt. Dernæst foraarsagede en Strike af Møllearbejderne ei ubetydelig Tab, og endelig har en i Nabokolonien New South Wales i Aarets Løb paalagt Told af £ 1 pr. Ton for Mel øvet en uheldig Indflydelse paa den tidligere meget betydelige Export didhen. Priserne fluktuerede voldsomt, følgende Hvedepriserne; i Begyndelsen af Aaret opnaaedes kun £ 8. 15. 0 for „roller made“ og £ 7. 5. 0 for „stone made“, hvilket nærmer sig Minimum af, hvad som nogensinde i senere Aar er betalt; derimod noteredes i Slutningen af September respektive £ 14. 0. 0 og £ 12. 0. 0, til hvilke Priser dog kun ubetydelig Omsætning blev gjort. Ved Aarets Udgang betales endnu £ 11. 5. 0 for „roller made“, men er Prisen nu gaaet betydelig ned.

Paa Grund af sin fortrinlige Kvalitet begynder det australske Hvedemel at faa Indpas i England, og er det sandsynligt, at man nu, da Afsætningen til New South Wales vanskeliggjøres af den der paalagte Told, vil gjøre alt muligt for at skaffe nye Markeder. En meget betydelig Kapital er nedlagt i de kostbare og tidsmæssige Møller, som i senere Aar ere byggede inden denne Koloni.

Udbyttet af Havre, Byg og Mais var saavel den sidste som den næst foregaaende Høst ret tilfredsstillende, men Priserne for disse Kornsorter holdt sig gennem hele 1891 lave. Der gjordes et Forsøg med Export af Ærter til England.

Frugt- og Vinavlens gav et meget tilfredsstillende Udbytte i 1891, og den Høst, som nu paagaar, er usædvanlig rig. Den i Konsulatets Beretning for 1889 omtalte Frugt-Koloni i Mildura har havt saadan Fremgang, at det har givet Anledning til flere lignende Anlæg saavel inden Victoria som i South Australia, og er det bleven foreslaaet, at Staten, i Hensigt at skaffe Sysselsættelse for de mange nu ledige Arbejdere, skulde ved Vandledningsarbejder i stor Skala gjøre visse Distrikter skikkede for Frugtavl, og derefter afhænde Jorden i smaa Parceller til billig Pris og paa lempelige Betalingsvilkaar. Mildura, som for fem Aar siden ikke var synderlig andet end et godtsom værdiløst Vildnis, er nu en blomstrende By paa over 3000 Indvaanere. Omtrent 16 000 acres af det Areal, som Brødrene Chaffey har optaget og ved omfattende Irrigationsarbejder gjort skikket til Dyrkning, er

allerede solgte i Parceller paa 10 à 20 acres, og heraf er over 7 500 acres beplantede med Vinstok og Frugttrær; de i 1888 udplantede Trær skulle allerede iaar i flere Tilfælde have givet et Udbytte af over £ 30 Netto pr. acre. Den Omstændighed, at Dhrr. Chaffey, da de købte Landet i Mildura af Koloniens Regjering, udtrykkelig betingede sig, at Ret til Udsalg af Spirituosa ikke maatte bevilges nogen inden Distriktets Grænses, turde være en ikke uvæsentlig Faktor i den Fremgang, som hele Anlægget har havt.

Den aarlige Export af Vin og Frugt fra Victoria opgaar allerede til en Værdi af over £ 300 000, og vil antagelig inden faa Aar fordobles, da Klima og Jordbund i lige Grad er gunstige for Bedriften, og da Interessen for samme nu er vakt i vide Kredse.

Ogsaa for Fædriften maa Aaret 1891 betegnes som meget heldigt. Uldklippingens Udbytte var tilfredsstillende, saavel hvad Kvantitet som Kvalitet betræffer, men Priserne havde en nedadgaende Tendents, følgende Londonmarkedets Noteringer. I Melbourne og Geelong solgtes i sidste Sæson 219 803 Baller Uld, mod 173 532 Baller i den foregaaende Sæson; ved disse Tal maa dog bemærkes, at Eierne af Faarestationer i 1890 paa Grund af de lave Priser holdt betydelige Mængder af Uld tilbage fra Salg, og at dette samme Forhold fandt Sted ogsaa i 1891, antagelig i mindst lige stor Udstrækning.

For Meieridriften var det forløbne Aar særdeles gunstigt. Støttet af en betydelig Exportpræmie — graderet efter den Pris, som Varen betinges, men gennemsnitlig udgjørende 2 d pr. lb. — steg Udførselen af Smør, der først kan siges at have taget sin Begyndelse omkring 1888, til 2 143 Tons, for hvilke paa Londonmarkedet opnaaedes meget lønnende Priser, angivelig lige op til £ 6. 0. 0 pr. Cwt., og gennemsnitlig 1 sh. pr. lb. I Melbourne var Prisen for „best factory“ 7 d à 8 d og for „merchants“ 6 d pr. lb. Exportpræmien var fra først af tænkt at skulle bortfalde allerede fra næste Budgetaars Begyndelse, men der agiteres nu stærkt for at faa den forlænget for flere Aar, ialfald med sit halve Beløb, og er der al Udsigt til, at dette vil blive drevet igjennem. Nye Meierier oprettes stadig, og man antager det ei usandsynligt, at Smørexporten i det indeværende Aar vil gaa op til 3 000 Tons.

Det Antal af Faar, Hornkvæg og Heste, som holdes inden Kolonien Victoria, er ikke bleven synderlig forøget i de tre sidste Aar. Heste exporteres herfra til Indien og Slagtefaar til Tasmania. Derimod importeres fra Tasmania i senere Tider aarlig ca. 3 000 Stamfaar, hvilke næsten alle sælges ved Auktion i Melbourne omkring den 20de August og opnaa enorme Priser. Gennemsnitsprisen dreier sig om £ 15 pr. Stykke, men for de tvende bedste Dyr betales for et Aar siden resp. £ 800 og £ 600 pr. Stykke, og især naaedes for de fire bedste resp. £ 550, 450, 350 og 350. Fra New South Wales og Queensland importeres hertil saavel Hornkvæg som Faar til Slagt, men denne Import søger man nu at fæ hindret ved betydelig forøget Told, hvilket allerede har foraarsaget, at man i New South Wales til Gjengæld har forhøiet Tolden paa Mel, Meieriprodukter, Hø og Hakelse, som hidtil i ikke ringe Mængde indførtes fra Victoria. Dette Forhold er ei uden Betydning for vor Skibsfart, da de mange af vore Fartøier, som gaar herfra til Newcastle og Sydney for at søge Fragt af Stenkul og Shales, hidtil ofte fik Last til de nævnte Steder af Mel og Foderstoffer, hvilket, om end Fragten altid var lav, dog var fordelagtigere end at forseile i Ballast.

I Tasmania gav Agerbruget i Høsten 1890—91 et Udbytte som i

et Middelsaar, for Hvedens Vedkommende endog noget derover, men det besaaede Areal var omtrent en Sjettedel mindre end i det foregaaende Aar. Landet frembringer i Almindelighed ikke tilstrækkeligt af Kornvarer til eget Forbrug. Høsten 1891—92 vil sandsynligvis vise sig at være betydelig over et Middelsaars. — Frugtavlens gav et udmærket Udbytte; Exporten af Æbler til England, hvilken først begyndte for faa Aar siden, androg til 133 000 Kasser, for hvilke lønnende Priser opnaaedes; men den Frugt, som ei var skikket til Export, var yderst lidet paaagtet. — Afkastningen af Uld var god, men paa Grund af koldt Veir mistedes mange Faar efter Klipningen. I Regelen sørger man ikke for at give Dyrene den ringeste Beskyttelse mod Veirliget, og da man klipper dem saa nær som muligt, hænder det ei sjelden, at de omkomme i Tusindvis, dersom koldt og fugtigt Veir sætter ind, før de have faaet ny Uld.

Bergværksdrift. Udvingningen af Guld ved Kolonien Victorias Miner og Guldvaskerier angives for det forløbne Aar til 621 986 oz, eller 37 216 oz mere end i det foregaaende Aar. Totalexporten af Guld og Specie androg til en Værdi af £ 2 637 845.

Driften paa Stenkul fortsættes ved de tidligere aabnede Miner, men hidindtil kun i liden Skala. Forsøgene paa at fremstille et brugbart og tilstrækkelig billigt „patent fuel“ af de Brunkul, som i stor Mængde findes paa flere Steder inden Kolonien, synes endnu ikke at have bragt noget fuldt tilfredsstillende Resultat.

Herværende Kapitalister er stærkt interesserede i Nabokoloniernes Bergværk og særlig i de rige Miner i Broken Hill, hvilke i det forløbne Aar gav et mere storartet Udbytte end i det foregaaende, nemlig 15 865 000 oz Sølv og 70 000 Tons Bly, mod 11 000 000 oz Sølv og 52 000 Tons Bly i 1890. Alene den største Mine „The Proprietary“ gav 9 980 000 oz Sølv mod 7 824 605 oz i 1890.

I Tasmania dreiede Interessen sig hovedsagelig om det nye rige Sølvfelt ved Mount Zeehan og Mount Dundas, hvor 149 Miner er aabnede i Løbet af kun et Par Aar. De fleste af disse tilhøre Aktieselskaber med forholesvis liden Kapital, og de knappe Pengesforhold har været til stor Gene for Driften, men enkelte af dem har dog allerede givet et udmærket Udbytte. Exempelvis nævnes Gruben „Queen“, som gav 66 % af den indbetalte Aktiekapital, ca. £ 1 300. Smeltningen foretages endnu for det meste i Sydney. Tinminerne gav gennemgaaende godt Udbytte. Mount Bischoff er antagelig Verdens rigeste Tinmine, og viser der sig ved samme endnu intet Spor til Formindskelse af Malmrigdommen. I Dividender af denne Mine er til Dato udbetalt £ 1 177 500. I Guldminerne udvikledes stor Virksomhed, og enkelte tidligere nedlagte Miner gjenoptoges med afgjort Held. Driften paa Stenkul har endnu intet stort Omfang, men er i Opkomst og giver tilfredsstillende Udbytte. I det hele taget er Udsigterne for Bergværksindustrien i Tasmania saa lovende, at den kan forudsættes at ville vedblive for en lang Aarrække at være Landets vigtigste Næringsvei.

Skibsfarten og Fragtmarkedet. Fra Havne udenfor Kolonierne ankom i 1891 til Victoria ialt 441 Fartøier, drægtige 787 152 Reg.-Tons, mod 491 Fartøier, drægtige 818 399 Reg.-Tons i 1890, og 541 Fartøier, drægtige 873 016 Tons i 1889.

## Heraf ankom:

Fra	Seilskibe.		Dampskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Engelske og skotske Havne . . . . .	75	110 138	133	326 830
Norske og svenske Havne . . . . .	33	41 978	"	"
Bremen og Hamburg . . . . .	9	10 476	28	62 522
Andre europæiske Havne . . . . .	2	983	15	39 041
Puget Sound . . . . .	24	23 431	2	3 595
Andre amerikanske Havne . . . . .	33	50 993	"	"
Mauritius . . . . .	21	10 323	"	"
Havne i Oceania, Asien og Afrika . . . .	3	2 146	63	104 696
Ialt	200	250 468	241	536 684

hvilket ved Sammenligning med Opgaverne for 1890 udviser, at Dampskibenes Antal tiltog med 6 og deres Drægtighed med 38 641 Tons, medens Seilskibenes Antal aftog med 66 og sammes Drægtighed med 78 888 Tons.

Hvorledes Dampskibene vedbliver at fortrænge Seilskibene fra denne Fart, og hvorledes Gjennemsnitstonnagen af de Seilskibe, som fremdeles anvendes, jevnt og temmelig hurtig forøges, medens Tonnagen af Dampskibene holder sig omtrent stationær, fremgaar af nedenstaaende Tabel:

Ankomne til Victoria fra Havne udenfor Kolonierne	Antal.	Seilskibe.		Dampskibe.	
		Gjennemsnitlig Drægtighed.	Antal.	Gjennemsnitlig Drægtighed.	
i 1887 . . . . .	312	1 041	153	2 223	
i 1888 . . . . .	393	1 157	170	2 284	
i 1889 . . . . .	352	1 204	189	2 528	
i 1890 . . . . .	266	1 238	225	2 174	
i 1891 . . . . .	200	1 252	241	2 227	

De forenede Rigers Andel i Fragtfarten paa denne Koloni var vistnok i det forløbne Aar adskilligt større end i 1890, men dog betydelig mindre end i enkelte af de foregaaende Aar, da det norske Flag næst det engelske var stærkest repræsenteret i Melbourne.

Der ankom i 1891 til Melbourne: 77 tyske Fartøier, dr. 155 085 Reg.-Tons, 13 franske, dr. 33 944 Reg.-Tons, 26 norske, dr. 28 298 Reg.-Tons, 26 amerikanske, dr. 23 582 Reg.-Tons og 7 svenske, dr. 5 982 Reg.-Tons.

De tyske Skibes Deltagelse i Trælasttransporten hertil fra norske og svenske Havne aftog fra 21 Skibe i 1890 til 11 Skibe i 1891, men den gjennemsnitlige Tonnage af disse var ligesom i de foregaaende Aar meget betydelig, nemlig ca. 1 300 Tons, medens de 12 norske og 3 svenske Skibe, der ankom med Trælast fra de nævnte Havne, gjennemsnitlig kun maalte 1 107 Reg.-Tons. Dette viser for vore Skibes Vedkommende en høist mærkelig Forøgelse af Gjennemsnitstonnagen i denne Fart, idet samme nemlig i 1890 kun udgjorde 730 Tons, og for faa Aar tilbage betydelig mindre; men efterhvert som det bliver muligt at flyde op til Melbourne med større Dybgaaende, turde det dog vise sig mere lønnende til denne Fart at anvende endnu meget større Fartøier, for den nærmeste Fremtid antagelig helst Fartøier saa store som de med et Dybgaaende af ikke over 19 Fod hensigtsmæssigen kunne bygges.



Blandt Victorias Havne er det hidtil ved Siden af Melbourne alene Geelong, der har nogen synderlig Betydning for den oversøiske Fragtfart; men naar Jernbaneforbindelserne vestover gennem Koloniens Kystdistrikter forbedres, vil antagelig Export og Import i større Udstrækning komme til at foregaa ogsaa gennem Havnestæderne Warrnambool, Belfast og Portland. Sidstnævnte Plads, der endnu ikke er synderlig mere end en aaben Red med et Breakwater til Beskyttelse for Lægtene og Smaafartøier, besøgtes iaar af det norske Dampskib „Herman Wedel Jarlsberg“. Ved Murrayflodens Bredder ligger endel Havne, hvortil aarlig fra Nabokolonierne indklarerer ca. 450 Dampskibe og Lægtene af samlet Drægtighed over 60 000 Reg.-Tons. Disse ere for en stor Del bemandede med skandinaviske Søfolk.

Den interkoloniale Fragtfart er meget betydelig og andrager for Victoria til noget over 1 000 000 indklarerede Reg.-Tons aarlig. De norske og svenske Rederier tage kun ubetydelig Del i samme, uagtet der, som i tidligere Aarsberetninger paapeget, antagelig vilde være fordelagtig Sysselsættelse at finde for adskillige af vore mindre Fartøier, særlig for grundtgaende paa 300 til 600 Tons, i Trælastfart mellem australske Havne. Et enkelt norsk Fartøi paa 540 Tons bragte Planker og Bord hertil fra Bluff, N. Z., til Fragt 3 sh. 6 d pr. 100 sup. Fod = 69 sh. pr. Standard, hvilket i flere Aar har været den vanlige Fragt hertil saavel fra denne Havn som fra Kaurihavnene i den nordlige Del af New Zealand. Et norsk Fartøi tog Stykgods fra Melbourne til Freemantle, og et do. fra Melbourne til Port Pirie. For stadig Sysselsættelse i saadan Fart vilde det vistnok være hensigtsmæssigst, at Skibsføreren gaves fuldstændig fri Disposition over Fartøiet, og turde det være at anbefale, at hans Aflønning stipuleredes paa saadan Maade, at hans Interesse stærkest mulig knyttedes til Fartøiet f. Ex. saaledes, at han foruden fast Maanedshyre betalt en nogenlunde høj Procent af Skibets Nettoudbytte. Ogsaa Styrmanden, tror man, burde i denne Fart erholde et Par Procent af Nettoudbyttet som Tillæg til sin Hyre; thi Fartens Udbytte vilde her i højere Grad end vanligt afhænge af disse Personers Duellighed og Energi. Endelig burde Mandskabet, især den yngre Del af samme, antages med stigende Hyrer. De bedste Fragter erholdes ofte til nye Havne, som ikke findes optagne i nogen Haandbog, og som er totalt ukjendte i Europa, men om hvilke det oftest lader sig gjøre at her-nede skaffe sig de fornødne Oplysninger.

Hidfragterne fra de forenede Riger holdt sig gjennemgaaende betydelig lavere end i den foregaaende Periode. varierende mellem 67 sh. og 80 sh. pr. Standard fra norske Havne og forholdsvis noget højere fra svenske Havne ved Østersøen. Undtagelsesvis akcepteredes lige ned til 65 sh. fra Fredriksstad. Fragterne fra Puget Sound holdt sig i Begyndelsen af Aaret paa samme høie Standpunkt som i 1890, nemlig mellem 65 sh. og 70 sh., men sank mod Aarets Slutning paa Grund af at det australske Marked var bleven overfyldt med Oregonlast, ned til 52 sh. 6 d, og nu senest bydes kun 42 sh. 6 d pr. 1 000 sup. feet. De norske og svenske Skibe, som i Aarets Løb deltog i denne Fart, havde samtlige Fragter af 62 sh. 6 d eller derover, og antages at have opseilet en god Nettofortjeneste. De Skibe, som fra Australien søge til dette Fragtmarked, pleie at tage Stenkul fra Newcastle, N. S. W., til nogen Havn paa den amerikanske Side; kun to norske Fartøier gik direkte fra Melbourne til Puget Sound, hvilket dog, naar Trælastfragterne staar saavidt høit som iaar og der ei kan opnaaes mindst 20 sh. pr. Ton for Kul til Havne paa Amerikas Vestkyst, turde vise sig at være mere regningsvarende.

Et norsk Skib bragte Træløst fra Quebec til Fragt 87 sh. 6 d og et svensk do. fra Miramichi à 110 sh.

Sukkerfragterne holdt sig gjennemgaaende lave. Tvende norske og et svensk Skib ankom hertil fra Mauritius med respektive 16 sh., 17 sh. 6 d og 16 sh.

Med Stykgods ankom et norsk Jernskib paa 2 196 Tons fra London til Fragt £ 4 000. Et svensk Skib paa 1 171 Tons bragte lignende Last fra New York til Fragt £ 1 620.

Af Udfragter var der gjennem hele Aaret næsten stadig mange og gode i Markedet, og heldigvis havde vore Redere i større Udtrækning end i tidligere Aar overladt Fragtslutningen til sine Kapteiner eller til Mæglere hersteds. istedenfor at slutte gjennem engelske Mæglere. Herved erholdtes for vore Fartøier i mange Tilfælde betydelige Fordele og neppe i noget eneste Fald Tab. Kun faa af vore Skibe forseilede til Newcastle, N. S. W., eller til Sydney for at laste Kul og Shales, uagtet Udfragterne derfra i det hele var ret gode. For Shales erholdt saaledes tvende af vore Fartøier resp. 27 sh. 6 d og 29 sh. til Genua og et andet 27 sh. 6 d til Antwerpen.

Af Hvede og Hvedemel exporteredes resp. 873 626 og 78 303 Sække i 1891, mod kun 142 214 og 71 828 Sække i 1890, og tog vore Skibe i betydelig Udstrækning Del i denne Export, for hvilken meget lønnende Rater betales. Tvende norske Skibe paa respektive 724 og 827 Tons sluttedes til Falmouth for Ordre à 35 sh. og 35 sh. 6 d og tre andre samt et svensk til noget lavere Fragter, resp. 32 sh. 6 d, 32 sh. 6 d, 31 sh. 6 d og 27 sh. 6 d. Et af disse Fartøier forseilede hertil fra Cape Town i Ballast for at tage saadan Last. Et svensk Skib fik Hvede til Cape Town à 27 sh. 6 d og et andet sluttedes hersteds at laste Havre fra Bluff, N. Z., til Fragt, der omtrent svarede til 30 sh. herfra for Hvede. I December sluttedes flere Skibe til 30 sh.; senerehen er Skibningen paa Grund af Hvedemarkedets Stilling efterhaanden godtsom ophørt, hvorfor Fragterne nærmest kun har været nominelle og noterede med saa lavt Beløb som 25 sh., senest endog kun 20 sh.

Med Stykgods, hovedsagelig Uld, Talg, Hvede, Læder og Bark befragtedes herfra ei mindre end fem norske og et svensk Skib, hvoraf de tre til London, to til Cadix f. O. og et til Port Pirie, alle til lønnende Rater.

Tvende norske Skibe paa resp. 901 og 757 Reg.-Tons erholdt Last af Uld til Boston, til Fragter £ 1 700 og £ 1 625.

Coprahfragterne fra Sydhavsøerne holdt sig gjennem Aaret særdeles gode, væsentlig vel af den Grund, at kun faa Skibe af passende Størrelse for denne Last fandtes i Markedet. Fartøier paa over 1 000 Tons kunne ei godt anvendes, og Størrelsen 500 til 750 Tons er den, som foretrakkes. Et norsk Skib paa 636 Tons sluttedes hersteds til £ 2 250 at laste i Tongatabu for Cadiz f. O., og et andet paa 748 Tons til £ 2 400 fra Friendly Islands for Lissabon f. O., hvilket ansees for udmærkede Fragter.

Guanofragterne holdt sig omtrent paa samme Standpunkt som i de foregaaende Aar, men ingen af disse optoges af vore Fartøier uden en enkelt, som sluttedes for et svensk Fartøi paa 358 Tons, der afgik herfra til Maldon Island at laste for Bluff, N. Z., à 37 sh. 6 d.

I det hele taget kan man sige, at det australiske Fragtmarked saavel i det forløbne som i det foregaaende Aar har stillet sig særdeles favorabelt for vor Skibsfart. Hvorlænge dette Forhold vil vedblive, er høist tvivlsomt, thi Markedet er ikke saa stort, at det jo meget let kan blive overfyldt,

dog er det neppe for dristigt at antage, at en større Deltagelse i Farten paa disse Kyster vilde være til vore Rederiers Fordel. — Som ved tidligere Leilighed paapeget, følger det australiske Fragtmarked ingenlunde Svingningerne i det europæiske Marked, men paavirkes af ganske andre Faktorer end dette. Alligevel har det ikke kunne undgaaes, at en saa almindelig Nedgang i Fragterne, som den der gjorde sig gjældende i 1891, ogsaa tilsidst maatte øve sin Indflydelse herude, saaledes at navnlig henimod Aarets Slutning lavere Rater akcepteredes; men naar tages i Betragtning dels den forholdsvis ringe Slitage paa Fartøjerne i de australiske Farvande, dels den næsten absolute Frihed for smitsomme Sygdomme, som raader i vore Havne, og endelig at der i de senere Aar, modsat hvad der tidligere var Tilfældet, næsten overalt i Australien har været let at erholde Søfolk til rimelige Hyrer, turde selv de nu hernede gjældende Fragtsatser findes at være fordelagtigere end de tilsvarende i de fleste andre Fartsleder. For de nærmeste Maaneder imødeser man dog yderst lave Noteringer, da der er usædvanlig faa Udfragter fra Australien i Markedet; og Hidfragterne kunne formodes for en længere Tid at ville blive baade færre og mindre lønnende. Af saa meget større Betydning vil det derfor være, at der eventuelt ved Udrustning, Klassificering, Bemanning og Disposition af de Fartøjer, som sendes til denne Verdensdel, lægges an paa en længere Borteværen fra Hjemlandet. Saalænge Puget Sound Fragterne holde sig i 50 sh. eller derover, findes i den Fart et lønnende Feldt for vore Trælaskibe paa 1 000 Tons og opover; for gode Seilskibe paa 300 til 800 Tons vil kunne paaregne seilbare Coprahfragter, og grundtgaaende solide Fartøjer af under 500 Tons Drægtighed kunne finde fordelagtig Anvendelse i Kystfarten samt i Fart paa Østafrika, Mauritius og Stillehavsøerne. Til de kortere Reiser i Kystfarten anvendes for Tiden mest galeasriggede Fartøjer, men for den længere Kystfart er Tremastskonnerter eller smaa Barkskibe antagelig de fordelagtigste. For Trælaskift paa denne Side af Jorden bør selv Fartøjer paa kun et Par Hundrede Tons være forsynede med Dampwinch, og alle bør have store Luger og godt Udstyr med Takkel og Toug. Den australiske Trælaskift er nemlig i Regelen meget tung og af svære Dimensioner.

Med Hensyn til Udsigterne for en regulær Seilskibslinie fra Norge eller Sverige tillader man sig at henvise til det derom i forrige Aarsberetning anførte. Ved Siden af den tyske postførende Dampskibslinie, der nyder betydelig Statsunderstøttelse, aabnedes i Slutningen af 1889 en ny Linie fra Hamburg til Melbourne og Sydney med Dampskibe, der kun føre Gods og Mellemdækspassagerer, og som i Begyndelsen afgik hver fjerde Uge, men nu hver tredie. Denne Linie skal have givet tilfredsstillende Resultater, hvorfor det vel tør antages, at en norsk eller svensk Dampskibslinie, hvilken jo vilde have at arbeide under ganske lignende Vilkaar, ogsaa burde kunne lønne sig.

Havneforhold. Opmudringen af Yarrafloden og Hobsons Bay fortsættes med stor Kraft, men da Floden afsætter Masser af Dynd, har man vanskeligt for at faa Havnen tilstrækkelig dyb for de stedse større Skibe, som befare Stedet. Endnu kan man ei gjøre sikker Regning paa at komme op til Melbourne Wharf med større Dybgaaende end ca. 19 à 19½ Fod, ihvorvel enkelte Fartøjer under usædvanlig høi Vandstand ere komne op med indtil 22 Fod. Lægtring af Trælaskift fra Hobsons Bay op til Melbourne Wharf koster for Tiden omkring 14 sh. 6 d pr. Standard.

Uagtet Exporten af Hvede i Begyndelsen af indeværende Aar var meget betydelig, viste det sig, at de nye Arrangementer ved Jernbanestationen var

fuldt tilstrækkelige for Trafikkens Behov, saaledes at samtlige befragtede Skibe kunde erholde hurtig Expedition, og ville de lange Ophold, som tidligere undertiden foranledigedes, forhaabentlig kunne for en længere Fremtid aldeles undgaaes. De nye, i forrige Aarsberetning omtalte, Trælastkaier ere hidtil ikke tagne i Brug, idet de gamle, hvilke iaar have været tilstrækkelige for Behovet, findes at have en bekvemmere Beliggenhed. Der arbeides med Kraft paa en stor Dok i Vest-Melbourne, og er der Haab om, at samme vil kunne aabnes for Trafik henimod Slutningen af Aaret.

Trælastmarkedet har gennemgaaende lidt under høist uheldige Konjunkturer. Beholdningerne vare ved Begyndelsen af Aaret uforholdsmæssig store, og det Haab, som man nærrede om at den gode Høst skulde medføre en Gjenoplivelse af Byggevirksomheden, blev totalt skuffet. Da samtidig faldende Fragter foranledigede Importørerne til Spekulation i altfor stort Omfang, resulterede meget lave Priser, særlig paa de Træsorter, som væsentlig kun finde Anvendelse ved Opførelsen af almindelige Vaaningshuse. I de sidste sex Maaneder have flere af Melbournes Sagmøller og større Bygningssnedkerier kun arbejdet halv Tid, og den Afsætning, som de have havt, har væsentlig kun været til Indlandsdistrikterne, medens Forbruget i selve Melbourne har været reduceret til et Minimum. Man har vistnok hele Tiden fortsat med de egentlige Auktionssalg, men Omsætningen ved disse har ofte været helt ubetydelige.

Af Baltic and Scotch Flooring og Weatherboards importeredes 17 727 Standards, mod 28 673 Standards i 1890. Uagtet Importen saaledes var hele 10 946 Standards mindre end i det foregaaende Aar, steg Beholdningen fra ca. 10 000 Standards ved Begyndelsen af 1891 til ca. 15 000 ved Aarets Udgang, hvilket viser i overordentlig Grad formindsket Forbrug. Priserne have i Aarets Løb dreiet sig om:

	Furu.		Gran.	
for Floorings 6" $\times$ 1 $\frac{1}{8}$ "	8 sh.	til 9 sh. 3 d	7 sh.	til 7 sh. 9 d
6" $\times$ $\frac{7}{8}$ "	6 sh.	" 6 sh. 9 d	5 sh. 3 d	" 6 sh. 3 d
6" $\times$ $\frac{3}{4}$ "	5 sh.	" 5 sh. 6 d	4 sh. 9 d	" 6 sh.
6" $\times$ $\frac{1}{4}$ "	4 sh. 1 d	" 5 sh.	3 sh. 11 d	" 4 sh. 6 d
„ Weatherboards, 4 out, 4 sh.		" 4 sh. 6 d	4 sh.	" 4 sh. 6 d

hvilke Priser antages at have bragt Importørerne betydeligt Tab, og skal i den sidste Tid en end yderligere Nedgang have fundet Sted. Ei ubetydeligt af høvlede Bord ankom fra Montrose i Scotland, og har man hørt angivet, at det store Høvleri, som dersteds i lange Tider har været drevet, nu skal være bleven forsynet med saa fuldkomne og besparende Maskiner, at det er istand til at sælge billigere end lignende Fabriker i de forenede Rigr. Hvorvidt dette virkelig forholder sig saaledes, har man ei havt Anledning at konstatere, men vist er, at Konkurrencen fra den Kant iaar har været usædvanlig haard.

For Furuplanker og Battens stillede Forholdet sig ikke fuldt saa ufordelagtigt. Forbruget var vistnok lidet, men Importen sank ogsaa til 4 953 Standards mod 13 600 Standards i 1890, hvilket hjalp til at holde Priserne oppe, især for de bedre Sorters Vedkommende, for hvilke ogsaa i den nærmeste Fremtid en livligere Efterspørgsel bør imødesees. Priserne angives at have været pr. beregnet Engelsk Fod, 3"  $\times$  9",

	Mixed.	Tertia.	Quarta.
for 11"	6 d	4 $\frac{1}{2}$ d til 5 $\frac{1}{2}$ d	4 d til 4 $\frac{1}{2}$ d
„ 9"	5 d til 6 d	4 $\frac{1}{2}$ d „ 5 d	4 d „ 4 $\frac{1}{2}$ d
„ 7" og 8"	4 $\frac{1}{4}$ d	3 $\frac{1}{2}$ d „ 4 $\frac{1}{2}$ d	3 d „ 3 $\frac{1}{2}$ d

Beholdningen angives ved Aarets Udgang til ca. 9 000 Standard. En væsentlig Grund til at Priserne for ringere Sorter af Furuplanker kunde komme til at gaa saa lavt, er at Oregonlast i Aarets Løb blev saa billig, at denne i stort Omfang fandt Anvendelse istedetfor nævnte Træsart. Importen af "Oregon" androg til 20 272 088 superficial feet, mod 35 042 776 sup. feet i 1890, og Beholdningen ved Aarets Begyndelse angives at have været ca. 12 000 000 og ved dets Udgang ca. 15 000 000 sup. feet. Den "ring", som i det foregaaende Aar havde holdt Priserne for denne Træsart oppe, formaede ikke at fortsætte sin Virksomhed; kun til enkelte Tider naaedes £ 6. 10. 0 pr. 1000 sup. feet, medens Prisen oftest var betydeligt lavere, lige ned til £ 4. 5. 0, der med de gjældende høie Fragter nødvendigvis maa have bragt betydelige Tab.

De importerede Mængder af andre amerikanske Træsarter og de for samme betingede Priser angives at have været:

	Import i sup. feet.	Pris pr. 1000 sup. feet.
Clear Pine	1 531 550	£ 16. 0. 0 til £ 17. 5. 0.
Shelving	3 908 765	11. 0. 0 - 12. 15. 0.
Ceiling, tongued & grooved	367 125	9. 10. 0 - 11. 0. 0.
Sugar Pine	3 060 177	12. 10. 0 - 14. 0. 0.
Californian Redwood	833 057	9. 0. 0 - 10. 0. 0.

Af de tre førstnævnte Sorter var Importen noget større end i 1890, og da Afsætningen ikke har svaret hertil, ere Beholdningerne voxede. Importen af Redwood aftog til mindre end det halve af hvad den var i 1890, men da Forbruget af denne Trælart er meget indskrænket, andrager Beholdningen endnu til ca. 1 000 000 sup. feet. Importen af Sugar Pine var langt større end Markedets Behov, hvorfor Beholdningen ogsaa af denne Slags Trælart nu er uforholdsmæssig stor. For samtlige disse amerikanske Træsarter have Importørerne alligevel hidtil været istand til at opretholde det foregaaende Aars Priser.

Australiske Træsarter. Af Kauri Pine fra New Zeland importeredes 13 142 677 sup. feet, eller temmelig nær samme Mængde som i det foregaaende Aar, men Afsætningen var kun ringe, saaledes at den Beholdning, som nu haves, vil dække Markedets Behov for mindst et Aar. Næsten al eksisterende Kauriskov eies af et stort Interessentskab, der har sit Sæde i Melbourne; dets Forretning skal i det sidste Aar have givet et Tab af over £ 10 000.

Af Ceder importeredes 1 129 648 sup. feet, hvilket kun er omtrent Halvdelen af, hvad der aarlig pleier at forbruges. Beholdningerne af Træsart ere smaa, men Efterspørgselen ogsaa for Tiden meget liden.

Af forskellige Australiske Sorter Pine indføres aarlig ca. 1 000 000 sup. feet, mest fra den sydlige Del af New Zealand. Importen af Yarra- og Karri-Tømmer fra Vestern Australia er omtrent ophørt, dels fordi Kai-bygningerne i Melbourne, hvortil store Mængder af disse Træsarter have været anvendte, foreløbig ere afsluttede, og dels fordi man inden Victoria har fundet Træsarter, som med Fordel kunne remplace dem.

I det hele maa vort Trælartmarked betegnes som yderlig overfyldt og trykket, og Udsigterne for de nærmeste Maaneder er alt andet end lyse.

Importen af Trælart til **Tasmania** andrager kun til nogle faa Ladninger Baltic- og Oregonlast aarlig. Inden denne Koloni findes store Skove af forskellige Sorter Gavntømmer, hvoraf især Huon-pine (*Dacrydium Franklini* — samme Plantefamilie som den New Zealandske Rimu eller Red-pine) har

kommerciel Betydning. Dette Træ, der ofte naar en Høide af 100 Fod og en i Forhold dertil betydelig Tykkelse, leverer en Ved, som udmærker sig ved Haardhed og Iethed, og som særlig er anvendbar til Baadbygning, Træskjærerarbeider og forskjellige Slags Møbelsnedkeri. Tasmania udfører i senere Tider Trælast, bestaaende navnlig af Hardwood og Huon-pine i logs, til en Værdi af mellem £ 30 000 og £ 40 000 aarlig. Hvem som vil, kan i Tasmania hugge og sage Tømmer i Statens Skove mod at betale den ringe Afgift af 5 sh. pr. Maaned for hver Mand, som anvendes ved Arbeidet.

**Fisk.** Preserveret Fisk er belagt med en Told af 2 d pr. lb, medens salt Fisk indgaar toldfrit. Af førstnævnte Varesort importeredes i 1890 til Victoria 4 341 247 bb, og af sidstnævnte 24 173 Cwt., men i det sidst forløbne Aar antages Importen ikke at have gaaet op til meget mere end det halve Kvantum. Omsætningen vanskeliggjordes dels ved de trange Pengetider, og dels ved, at man paa Grund af Sommerens Kjølighed til enhver Tid kunde have rigelig Forsyning med ferske Madvarer, hvilke foretrakkes. Beholdningerne var ved Aarets Begyndelse temmelig store, men ved ihærdigt Arbeide og nødvendig Reduction i Priserne lykkedes det at istandbringe Salg i betydelig Udstrækning. Ved Aarets Slutning vare Beholdningerne meget reducerede og Priserne for de fleste Sorters Vedkommende faste.

For saltet Sild betaltes kun 15 à 18 sh., eller undtagelsesvis 20 sh. pr. Halvtønde, og for Klipfisk af Længer 3 d à 3½ d. pr. bb. Amerikansk Boneless Cod solgtes til 3½ à ¾ d pr. lb, og preserveret fersk Sild, mest af Engelsk og tildels af Norsk Tilvirkning, til 5 sh. à 5 sh. 7½ d pr. Dusin Æsker, fortoldet.

Hermetisk nedlagt Lax fra Columbia River, samt Sardinier i Olie, mest af Engelsk og Portugisisk Tilvirning, forbruges i stor Mængde.

Af Ansjos ankom ei ubetydelige Kvanta, saavel fra Norge som fra Sverige. Partierne ankom for det meste i god Stand og skulle være solgte til lønnende Priser. Derimod vare de kostbarere hermetiske Fiskevarer, saasom Lax i Olie, meget vanskelige at sælge.

For Tran er her kun et lidet Marked. Af Fiskelim importeres ei ubetydeligt, men, saavidt vides, kun Amerikansk Vare.

Melbournes Forsyning med fersk Fisk er endnu yderst mangelfuld, væsentlig fordi her ei gives Adgang til billig Is. Et nyt og bekvemt beliggende Fiskemarked er under Opførelse, men Detailudsalgene ere faa og for det meste mindre vel indrettede. Der er neppe nogen Tvivl om at saavel Victorias som Tasmanias Kyster ere særdeles fiskerige.

**Papir. Tapeter.** Af Papir ankom fra Norge nogle Partier brunt Pakpapir, der solgtes direkte til Konsumenter og antages at have udbragt ca. £ 24 a 25 pr. Ton, fortoldet; Tolden udgjør £ 6 pr. Ton. Af Trykpapir, der indgaar toldfrit, importeredes ligeledes fra Norge forsøgsvis et mindre Parti, der opgives at være solgt til omkring 2¼ d pr. lb. Af Tapeter ankom iaar intet. For Træmasse er her godtsom intet Marked; derimod antager man, at Træpap kunde sælges. Der modtoges fra Norge Prøver af Bøtter etc. forarbejdede af hydraulisk presset Træmasse.

Jern og Jernvarer. Hidindtil har der, saavidt vides, aldrig været gjort noget alvorligt Forsøg paa at faa Svensk Jern og Staal indført paa vort Marked, hvilket man dog tror vel lod sig gjøre, idet Forbrugerne hersteds formentlig vilde anse den høiere Pris paa vort Jern fuldelig opveiet derved, at det er lettere at forarbeide. Hesteskosøm, saavel af Norsk som Svensk Tilvirkning, har nu faaet fast Fod paa vort Marked og synes at have Udsigt til at fortrænge den Tydske og Amerikanske Vare. Farllgere er Konkurrencen med Hesteskosøm af indenlandsk Fabrikat, da dette nyder en Toldbeskyttelse

af 12 sh. pr. Cwt. Der er vistnok enkelte Specialiteter af Jernvarer, hvilke kunne leveres mindst lige billigt fra Sverige som fra noget andet Land, men Forbruget af hver enkelt Artikel er saa begrændset, at den Smule Fordel, som en noget billigere Pris vilde medføre, ikke er tilstrækkelig til at veie op mod Uleiligheden for Importøren ved at splitte sine Ordres mellem forskjellige Lande. — Nogle faa Cokesovne fra Eskilstuna sælges her. Som Artikler, hvori der turde være Haab om Affærer, skal man derhos nævne tvende mere betydelige, nemlig: Staaltraadtouge for Melbournes Sporveie (cable trams) samt smaa Dampslupper (Kolibrigaade). Konsulatet er villig at efter modtagen Opgave over Priser m. V. gratis udbyde disse Artikler og eventuelt afslutte Kontrakt om Leveringer.

Kridt. Cement. Mursten. Granit. Af slemmet Kridt (whiting) indførtes i Aarene 1888 og 89 noget over 2 000 Tons aarlig, men i de to sidstforløbne Aar mere end 3 000 Tons aarlig, hvilket overstiger Behovet. I Begyndelsen af 1891 opnaaedes for svensk og bedste engelsk Whiting £ 4. 5. 0 pr. Ton; men da senerehen Importen af engelsk og tysk Vare forceredes, sank Prisen efterhaanden til £ 2. 17. 6, hvilket er langt under, hvad svensk Whiting med Fordel kan leveres til. Mod Slutningen af Aaret solgtes betydelige Partier af bedste engelsk Whiting til £ 2. 15. 0, som fremdeles er den gjældende Pris.

Cement forbruges hersteds i betydelig Mængde, og kunde saadan Vare af svensk Tilvirkning antagelig finde Marked. Varen indgaar toldfrit. Importen androg i senere Aar til mellem 600 000 og 1 000 000 Cwt. aarlig; Priserne have fluktueret betydeligt, men aldrig været lavere end just nu, da gode Mærker kun betinge 10 sh. 3 d å 10 sh. 6 d pr. barrel frit paa Kai. I Almindelighed antages 13 å 14 sh. at være den Pris, som Konsignatører kunne paaregne at opnaa.

Af Mursten ankom iaar intet fra de forenede Riger, hvilket var heldigt, da Efterspørgselen var ualmindelig liden. For huggen Granit — dels som Kantstene til Trottoirer, dels i finere Arbeide, saasom Gravmonumenter etc. — kunde formentlig Marked findes hersteds.

Af Glasvarer antages enkelte Partier, saavel af norsk som af svensk Tilvirkning, at blive importeret hertil og solgt som engelsk Vare.

Sikkerhedsfyrstikker, hvilke nu ere toldfri, har paa det nærmeste fortrængt Svovlstikkerne, der indtil for nylig havde et stort Marked i denne Koloni, og af Voxfyrstikker indføres meget mindre end tilforn. Omsætningen har været ret betydelig til Priser varierende mellem 1 sh. 4½ d og 1 sh. 7 d pr. Gros. Denne Vare hidsendes for den overveiede Del af Londonkjøbmænd og kun ganske lidet ankommer direkte.

Alun er en Artikel, som maaske kunde sælges hertil fra Sverige. Det aarlige Forbrug opgives til ca. 1 500 Cwt., og Prisen at have været omkring £ 10. 0. 0 pr. Ton for malet Alun, og £ 9. 0. 0 for Do. i Klumper. Varen er toldfri.

Smørfarve af svensk Tilvirkning samt endel kemiske Præparater til Brug i Meierierne have fundet fast Marked saavel i Victoria som Tasmania, ligesaa svensk Aseptin og Blæk. Derimod ser det ud til, at Salg hertil af Øl og Punch fra de forenede Riger snart vil ophøre, idet de Agenter, som for Tiden befatte sig med disse Artikler, erklære, at Arbeidet med samme ikke lønner sig.

Norsk kondenseret Melk vil antagelig finde et godt Marked hersteds. Et hertil importeret Parti fra den nyanlagte Fabrik paa Toten betinger samme Pris som de bedste engelske Mærker, nemlig 7 sh. å 7 sh. 3 d pr.

Dusin Boxer, fortoldet. Varen koster i Detailhandelen kun 8 à 8½ d, hvoraf sees, at Udsælgerne nøie sig med en yderst liden Fortjeneste. Tolden er 2 d pr. lb.

Af Trætjære ankommer nogle smaa Partier ad indirekte Vei. Den pleier at sælges under Navn af „Stockholm tar“, hvad enten Produktionsstedet er Norge, Sverige eller Finland.

For et Par Robaade, som ankom med Seilskib fra Norge, opnaaedes ingen akceptabel Pris, hvorfor de atter medtoges herfra. I Almindelighed ville fine Smaabaade antagelig være mindre afsættelige hersteds, medens der nok turde kunne findes fordelagtigt Marked for større Fiskerbaade, naar de byggedes efter den her brugelige Type, samt ogsaa for lette og billige Pramme til Brug som Skibsbaade for Kystfarerne. Aarer og Aareemner burde ogsaa kunne sælges.

Af De Lavals Separatorer er nu en Mængde i Brug i denne Koloni. Enkelte Slags Agerbrugsmaskiner fra de forenede Riger kunde maaske finde Marked, men Indarbejdelsen af saadanne Artikler er forbunden med megen Vanskelighed.

Lovgivning og Retsvæsen. Den 4de Marts 1891 forsamledes i Sydneys Udsendinge, 46 i Tal, fra de australiske Kolonier til en „National Australasian Federal Convention“, der efter flere Ugers Debat vedtog et Udkast til en Konstitution for „The Commonwealth of Australasia“, ifølge hvilken der over de enkelte Kolonier skal staa en Fællesregjering, bestaaende af: en General-Governør, aflønnet med £ 10 000, og et Parliament med to Kamre, nemlig et Senat (8 Medlemmer fra hver Koloni, valgte af Koloniernes Parliamenter og for en Tid af sex Aar) og et House of Representatives (Medlemmer valgte af Folket i de enkelte Kolonier, og i saadant Forhold, at der sendes en Repræsentant for hver 30 000 Indvaanere). Den exekutive Magt skal udøves af et Statsraad paa høist 7 Medlemmer, valgte blandt Parliamentsmedlemmerne. Der skal oprettes en Overdomstol for samtlige Kolonier. Den hele Commonwealth skal danne en Toldforening med uniforme Toldsatser mod Udenverdenen. Saasnart som tre Kolonier have antaget Konstitutionen, skal den britiske Krones Samtykke søges erholdt til at indføre den for disses Vedkommende. — Udkastet har senere været debatteret i det lange og brede inden de enkelte Koloniers Nationalforsamlinger og navnlig her i Victoria, hvor disse Forhandlinger optog næsten den halve Parliamentssæson, men har intetsteds fundet hel Tilslutning. Uagtet der blandt de ledende Politikere antagelig hersker fuld Enighed om Hensigtsmæssigheden af en Union, synes Ideen herom endnu ikke at være bleven noget Folkeønske, og Særinteresserne, navnlig de toldpolitiske, gjør sig saa stærkt gjældende, at man vistnok endnu staar langt fra Maalet.

I Parliamentssæsonen vedtoges et stort Antal Love, vedrørende for det meste den indre Administration og Økonomi. — En Lov om Sædelighedsforbrydelser af 23de December 1891 udmærker sig ved, at den kun for en liden Del er rettet mod prostituerede Kvinder, men betydelig skjærper Straffene for Rufferi og Forførelse i alle Former. — En Lov af 23de November 1891 ophæver Sagførerstillings Deling mellem „solicitors“ og „barristers“. Denne Lov, der af de interesserede Parter med Rette betegnes som Eggen af den Kile, der skal sprænge Sagførernes Stilling, mødte fra disses Side den heftigste Modstand, der endog gik saa vidt, at omtrent samtlige barristers indgik en Forening, fuldstændig efter almindeligt „boycotting“ Princip, om at udestænge fra Skranken enhver Solicitor, som vilde vove at benytte den ham ved den nye Lov hjemlede Ret til at føre en Sag tilende uden Hjælp af nogen



barrister. Foreningen formaaede dog ikke at tvinge sin Vilje igjennem, og man er altsaa naaet et betydningsfuldt Skridt henimod at gjøre Proceduren enklere og billigere, hvilket forhaabentlig vil danne Indledningen til yderligere og høist paakrævede Reformer i samme Retning. I senere Aar har man i Melbourne ret ofte seet beregnet Sagførerrhonorarer paa over £ 1 000, og et eklatant Exempel paa, hvor vidtløftig og kostbar Proceduren kan være, fik man i den i næstforegaaende Aar mod Direktørerne i The Premier Permanent Building Society anlagte Sag, der førtes gjennem to Instantser, varede i 110 Dage og kostede £ 30 000, hvoraf som Salær til enkelte Sagførere betaltes respektive £ 6 500, 4 000, 3 250, 2 700 og 1 800. Sagen anlagdes som privat, men overtoges siden af Kronen, der til sine Sagførere i Underinstantsen betalte tilsammen £ 3 412. Aktors Salær i Overinstantsen var 500 Guineas for de første 5 Timer og 50 Guineas for hver følgende 5 Timer; da Forhandlingerne varede i 32 Dage og gjennemsnitlig 6 Timer daglig, erholdt han altsaa herfor ca. £ 2 500. Jurymændenes Betaling androg til £ 225 ved Under- og £ 736 ved Overinstantsen, og Vidernes Erstatning ved Overinstantsen alene til over £ 300. I det hele kostede denne Sag det Offentlige henimod £ 20 000. Den høist betalte af de Tiltaltes Advokater havde et Honorar af £ 50 pr. Dag.

En Rets sag angaaende Varemærke er nylig af Domstolen bleven afgjort paa en Maade, som har vakt almindelig Forbauselse. Et af vore største Importhuse havde, antagelig i længere Tid, ved et Bryggeri i Melbourne ladet herstedes brygget „Lager Beer“ forsyne med saadanne Etiketter og Kassemærker, at Varen fik Udseende af at være importeret fra Tyskland. Kasserne var endog forsynede med et eftergjort Toldbodmærke, som rigtignok paa mange Aar ikke havde været i Brug. Handelshuset erklærede sig skyldig, men dømtes kun til en Bod af £ 10 med £ 10. 10. 0 i Omkostninger, og Sagen mod Bryggeriet hævedes. For det Sidstnævnte blev hele Sagen en billig og meget effektiv Reklame, da det fandt Anledning til at fremlægge Bevisligheder for sit Produkts Fortrinlighed. Der er dog Udsigt til at denne Dom, som ellers kunde have en skadelig Indvirkning paa Handelsmoralen, vil blive søgt forandret ved Appel til høiere Instants.

Udsigterne for Emigranter er ingenlunde de samme som tidligere, og i det store taget er der kun tre Klasser, som kunne vente at i nogen væsentlig Mon forbedre sine Vilkaar ved at reise hertil fra de skandinaviske Lande, nemlig Tjenestepiger, Jordbrugere, og Ingeniører af fremragende Dygtighed. Haandværkere saavel som almindelige Dagarbeidere erholdt vistnok fremdeles en meget høi Løn, nemlig fra 8 til 12 sh. pr. Dag for de førstnævntes Vedkommende og 6 til 8 sh. for de sidstnævntes, medens Kost og Logis ikke kommer dem paa mere end 15 à 18 sh. pr. Uge, men Udsigten til at faa Arbeide er for Haandværkeren ofte betinget af, at han tilhører en Fagforening, til hvilken Adgangen tildels er vanskelig og altid forbunden med ikke ubetydelig Udgift, og for begge Klasser har Arbeidet herstedes altid været mindre stadigt, end man hjemmefra er vant til, og er det naturligvis end mere under Forhold som de nærværende. Hertil kommer, at i de mange Fag, hvor en fastslaaet Dagløn er ufravigelig Regel, bliver det absolut umuligt at erholde nogensomhelst Beskjæftigelse for den Mand, som paa Grund af Alderdom eller Sygelighed ikke længer er istand til at præstere et fuldt Dagsværk i otte Timer. Saadanne Folk er derfor meget uheldigere stillede i denne Koloni end i Hjemlandet, særlig om de ikke i sine yngre Dage ved Indskud i nogen Hjelpeforening (Friendly Society) har sikret sig Pleie og

Understøttelse i Sygdoms Dage. Tjenestepiger faa i Almindelighed en Løn af omkring £ 30 pr. Aar med lettere Arbeide og mere Frihed end hjemme, og det er aldrig vanskeligt for dem at faa Beskjæftigelse; flinke Kokkepiger kunne faa op til £ 52 pr. Aar, men en Husjomfru eller Selskabsdame aflønnes ofte med kun £ 15 å £ 25. Hvad Ingeniører kunne vente at opnaa, lader sig mindre let angive i bestemte Tal, men der gives Sysselsættelse for mange af dem dels ved Jernbanebygning og Fabrikanlæg i Victoria, dels ved Bergværksdrift i Tasmania.

Jordarbeidere — „farm hands“ — som kunne behandle Heste, pløie og melke samt bruge Øxen, betales med 15 sh. å 20 sh., enkeltvis 25 sh. pr. Uge, samt Kost og Logis. Da der i samtlige australiske Kolonier findes store Strækninger af uafhændet Regjeringsland, som sælges til billige Priser, og da Jordbundens Beskaffenhed og de klimatiske Forhold medgive, at Jordbrug paa de fleste Steder kan begyndes med ganske liden Kapital, byde disse Kolonier Immigranter af Jordbrugerklassen ret gode Udsigter. Som Regel kan i dem alle enhver Person, der har fyldt sine 18 Aar, vælge sig et vist Stykke uoptaget Land og betale Prisen for samme afdragsvis gjennem en længere Aarrække mod at opfylde visse Betingelser med Hensyn til Ophold paa Landet, Indhegning og Opdyrkning. Saavel i Victoria som i Tasmania er Maximum af det Areal, som paa denne Maade kan optages, 320 acres for hver Mand, og Betalingen er i begge Kolonier £ 1 pr. acre, men denne erlægges i Victoria gjennem 20 Aars Tid rentefrit, altsaa med kun 1 sh. pr. acre aarlig, medens i Tasmania Terminen er 14 Aar med Renter tillagte, saaledes at 2 sh. pr. acre aarlig maa betales. Alligevel formenes det fordelagtigere for Nybyggeren at søge til Tasmania, dels fordi Landlovene dersteds forøvrigt er liberalere og mindre indviklede end i Victoria, og dels fordi det i Tasmania endnu er lettere at finde god og heldigt beliggende Jord uoptaget. For Indvandrerer fra vore Lande er det derhos en overordentlig Fordel, at Tasmanias Naturforhold ikke paa langt nær adskille sig saa meget som det australiske Fastlands fra dem, hvorunder han er opfødt.

Et overskueligt Uddrag med Forklaringer af saavel Victorias som Tasmanias Landlove ligger til Afbenyttelse paa Konsulatet.

Diverse Oplysninger. Besætningerne paa de norske og svenske Skibe, som i 1891 besøgte Distriktet, androg, inklusive Skibsførerne, til 598 Mand. Nedenstaaende Tabel angiver Antallet af Af- og Paamønstringer samt Rømninger ved Hovedstationen:

	Norske Fartøier.			Svenske Fartøier.		
	Paa- mønstrede.	Af- mønstrede.	Rømte.	Af- mønstrede.	Paa- mønstrede.	Rømte
Norske Sømænd . .	36	15	25	7	2	„
Svenske — . .	28	14	8	5	4	4
Fremmede — . .	29	15	4	7	10	2
	93	44	37	19	16	6

Rømningernes Antal aftager stadig, og kunne de ikke i Melbourne siges at paaføre Skibene synderligt Tab. I de sidste Par Aar har det i Almindelighed ikke været vanskeliggere at erholde Besætninger af norske og svenske Sømænd hersteds end i hvilkensomhelst af Hjemlandenes Havne. Hyrerne har dreiet sig om £ 3. 0. 0 pr. Maaned paa vore Skibe, medens samtidig paa

britiske Skibe betales £ 4. 0. 0 à £ 4. 10. 0. Som Grund til at lavere Hyrer antages paa vore Skibe angive Søfolkene selv den i Almindelighed humanere Behandling fra de Foresattes Side samt det gennemgaaende bedre Kosthold; navnlig lægges ikke liden Vægt paa, at man paa norske og svenske Skibe erholder saa meget ferskt Vand, som ønskes, medens paa de engelske ofte kun gives det lovbestemte Kvantum, der er temmelig knapt tiltaget, nemlig  $\frac{3}{4}$  Gallon daglig for hver Mand.

Ved Vicekonsulsstationen Hobart afmønstredes fra et norsk Fartøj 1 Mand og 4 rømte, alle af norsk Nationalitet; der paamønstredes 3, hvoraf 1 norsk og 2 af fremmed Nationalitet. Ved de tvende andre Vicekonsulsstationer fandt ingen Forandring Sted med Besætningerne.

Gjennem Konsulatet hjemsendtes ved Sømandsanvisninger i Aarets Løb til Norge £ 78. 4. 6 og til Sverige £ 299. 12. 4.

Sundhedstilstanden inden Distriktet har gennem hele Aaret været god.

Ved Folketælling foretagen den 5te April 1891 befandt Folkemængden i Kolonien Victoria at være noget mindre end tidligere beregnet; den udgjorde nemlig 1 140 405, hvoraf 599 172 af Mandkjøn og 541 233 af Kvindeskjøn. I de ti Aar fra 1881 til 1891 er Befolkningen forøget med 278 059, eller 32.2 %. Af denne Forøgelse skriver sig 161 699 fra Overskud af Fødsler over Dødsfald og 116 360 fra Overskud af Immigration over Emigration. Den australiske Befolkning flytter meget fra den ene Koloni til den anden, og Rygter om nyopdagede Miner eller en god Høst i en Nabokoloni bevirker let en Udvandring i Titusindevis.

Antallet af Chinesere inden Kolonien Victoria udgjorde engang i (i 1859) ca. 42 000, men er nu gaet ned til omkring 8 000. Af Australnegre findes her endnu nogle faa Stammer, bestaaende af ca. 700 Individer, men de dø ud saa hurtigt, at der om et Par Mandalsdre sandsynligvis ikke vil være en eneste igjen af dem. 3 214 Individer, fødte i Norge og Sverige, opgives at leve i Kolonien Victoria, men turde dette Tal være betydelig for lavt ansat.

Tasmanias Befolkning var den 5te April forrige Aar 146 667 eller 26.73 % større end 10 Aar tidligere. Antallet af Norske og Svenske inden Tasmania opgives til 194.

Fra den 1ste Juli 1890 til den 30te Juni 1891 døde i Victoria 20 norskfødte og 31 svenskfødte Individer; af disse døde 23 i Hospital og 10 omkom ved Ulykkeshændelser. Ingen af dem efterlod synderlig Eiendom.

De knappe Pengetider i 1891 synes kun at have udøvet ubetydelig Indflydelse paa Forbruget af Drikkevarer inden denne Koloni, hvilket fremdeles gaar op til den enorme Høide af henimod £ 6. 0. 0 aarlig pr. Individ. Tanken om at regulere Salget af Spirituosa efter et System i Lighed med det Gøteborgske vinder mere og mere Tilslutning, ligesom der arbeides paa at faa den i 1883 afskaffede Skat paa Øl gennemført; men endnu er der mange Vanskeligheder og megen Modstand at overvinde, forinden nogen væsentlig Reform kan ventes gennemført paa dette Gebet.

Af de 26 norske og svenske Undersaatter, som Konsulatet paa hjemmenværende Slægt og Venners Anmodning i Aarets Løb efterlyste, lykkedes det at finde 8.

Til Søfolk ombord i norske og svenske Skibe samt til i Kolonien bosatte Landsmænd ankom der under Konsulatets Adresse ca. 3 200 Breve, hvoraf 180 var utilstrækkelig betalte.

Det til den paatænkte svensk-australiske Expedition til de antarktiske Farvande fornødne Beløb er endnu ikke bleven fuldtæget.

For Opførelse af en skandinavisk Kirke i Melbourne bar man til Dato indsamlet ca. £ 500.

Konsulatkontoret er i William Street No. 278, og holdes aabent hver Søgnedag fra Kl. 10 til 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, om Lørdagene dog kun fra Kl. 10 til 2.

H. Gundersen.

## Tapeete (Tahiti).

*Aarsberetning dateret 12te Februar 1892.*

1 norsk Seilskib, dr. 368 Tons, ankom fra fremmed Havn i Ballast.

Forretningstilstanden viser i det Hele en Bedring; dog er paa Grund af Nedgangen i Koprak- og Bomuldspriserne i Europa Udsigterne for dette Aar ret daarlige. Paa Nabøerne Roiatea, Huahino og Borabora hersker endnu den gamle Tilstand og intet har forandret sig. Vort Hovedprodukt Koprak er faldt fra £ 19 til £ 14 og en Prisreduktion eller med andre Ord, en Nedgang i Produktionen, er uundgaelig. Bomuld faldt desværre ogsaa i Pris og denne Industri vil vel ganske ophøre. Da der sidst i 1889 og i 1890 gjordes Anstrengelser for at plante en god Udsæd, var Prisen i Europa ca. 13 c. pr. lb.; nu er samme Vare kun værd 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c., og det lønner sig neppe at plukke Bomulden. Derimod begynder de Indfødte at plante Kaffe, der er af ganske fortrinlig Kvalitet; men om Folket vil have Taalmodighed til at holde sine Plantager rene 3 Aar, før de kan give Høst, tør jeg ikke forsikre. Sukker vil uden Beskyttelsestold vel ogsaa ganske ophøre; hele Produktionen var forrige Aar kun ca. 10 Tons. Det plantede Rør destilleres for detmeste til Rum, og mere end Stedet kan konsumere. Perlemoder har i Europa ikke alene holdt sig i Pris, men er endog steget, hvorfor Priserne her har naaet en ganske farlig Højde, og dette er det eneste Produkt, som giver Udbytte.

Vor Forbindelse med Udenverdenen er som før. Seilskibene gaar med Kontrakt for Reisen til San Francisco, og omtrent hver 7de Uge kommer New Zealands Dampskibet „Richmond“ via Tonga og Samoa hid og gaar via Raratonga tilbage til Auckland.

Udførselen var i 1891: Vox Kg. 1 952, Værdi Mark 3 514, tørrede Kokosnødder St. 853 838, V. M. 51 230, Kokosnødmel Kg. 38 138, M. 15 253, Kopra 6 902 450, M. 1 725 613, Bomuld Kg. 263 336, M. 210 669, gammelt Kobber Kg. 4 190, M. 2 095, Skildpadde Kg. 63, M. 152, Fungus Kg. 18 016, M. 10 810, Bomuldsfrø Kg. 654 588, M. 23 565, Huder Kg. 845, M. 3 380, Perlemoderskal Kg. 610 239, M. 1 220 478, Oranger St. 3 837 860, M. 76 757, Vanille Kg. 12 611, M. 113 499, Trepang Kg. 6 059, M. 1 212, Kaffe Kg. 7 218, M. 14 436, Uld Kg. 3 678, M. 1 103, Pulus Bomuld Kg. 1 073, M. 1 289, tørrede Bananer Kg. 748, M. 748, Bambusbundter Kg. 475, M. 425, Tobak Kg. 130, M. 520, unge Orangeplanter St. 32 000.

H. F. Jørss.

Indhold: **Melbourne** Side 232. — **Riga** Side 226. — **Tapeete (Tahiti)** Side 256.

# Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler  
for 1891 m. M.,

No. 7.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1892.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co. Subskriptionspris 2 Kroner Aaret  
og for Udenbysboende Porto 20 Øre.

## London.

*Aarsberetning dateret 11te Mai 1892.*

Summarisk Opgave over den norske Skibsfart paa  
Londons Generalkonsulatdistrikt i 1891.

	Antal.	Ton.	Brutto- fragter.
			£
A. Ankomne for at losse eller laste.			
1) fra Norge med Ladning . . . . .	2 255	794 922	347 606
I Ballast . . . . .	164	76 568	
2) fra Sverige med Ladning . . . . .	471	201 102	135 129
I Ballast . . . . .	1	152	
3) fra andre Lande med Ladning . . . . .	1 364	775 769	876 502
I Ballast . . . . .	1 088	553 928	
Tilsammen ankomne	5 343	2 402 441	1 359 237
Heraf Dampskibe 1 473, dr. 816 999 Tons			
Overliggende fra 1890 . . . . .	238	148 284	
For norsk Regning indkjøbte . . . . .	57	40 052	
Tilsammen	5 638	2 590 777	
B. Afgaaede efter at have losset eller lastet.			
1) til Norge med Ladning . . . . .	1 304	486 851	136 959
I Ballast . . . . .	1 051	390 967	
2) til Sverige med Ladning . . . . .	183	71 532	25 173
I Ballast . . . . .	228	100 967	
3) til andre Lande med Ladning . . . . .	1 681	885 746	738 191
I Ballast . . . . .	1 044	570 536	
Tilsammen sfgaaede	5 491	2 506 599	900 323
Hvoraf Dampskibe 1 495, dr. 836 562 Tons.			
Overliggende til 1892 . . . . .	135	77 746	
Solgte til udenlandsk Rederi . . . . .	12	6 432	
Tilsammen	5 638	2 590 777	
C. Fartøier, som har anløbet Distriktets Havne af anden Grund end for at losse eller laste . . . . .	592	287 463	

Af svenske Skibe ankom 2 329 dr. 1 055 244 Tons.

Opgave over det samlede Beløb af de inden Londons General-konsulatdistrikt i 1891 oppebaarne Afgifter:

Konsulatafgifter:												
Af	Ved Hovedstationen.			Ved Vicekonsulsstationerne.						I det Hele tilfalder Konsulskassen.		
				Afgifternes Sum.			Heraf tilfalder Konsulskassen.					
	£	sh.	d	£	sh.	d	£	sh.	d	£	sh.	d
Norske Fartøier . . . . .	1 520	17	4	6 497	10	1	4 562	19	6	6 083	16	10
Svenske Fartøier . . . . .	422	10	2	2 435	6	1	1 565	0	0	1 987	10	2
Tilsammen	1 943	7	6	8 932	16	2	6 127	19	6	8 071	7	0
mod i 1890	1 778	11	2	8 907	8	10	6 145	18	1	7 924	9	3
i 1889	1 782	1	1	8 219	4	0	5 695	16	4	7 477	17	5

Expeditionsafgifter:											
For	Ved Hovedstationen.			Ved de lønnede Vicekonsulsstationer.			Ialt tilfalder heraf Konsulskassen.				
	£	sh.	d	£	sh.	d	£	sh.	d		
Norske Expeditioner . . . . .	161	8	2	184	17	10	277	0	9		
Svenske Expeditioner . . . . .	67	17	2	80	13	4	118	16	5		
Fælles Expeditioner . . . . .	1	11	6	-	4	6	1	8	10		
Tilsammen	230	16	10	265	15	8	397	6	0		
mod i 1890	254	10	10	285	3	10	431	15	9		
i 1889	243	1	10	256	19	2	400	0	9		

Handel og Finantser. Saagodtsom inden alle Lande og ikke mindst inden Storbritanien gjorde en trykket Stemning sig gjældende paa det finansielle Omraade under Aaret 1891, -- en naturlig Følge af en forudgaaende altfor overdreven og i mange Henseender usund Forretningsvirksomhed. Man savnede paa det herværende Marked fremfor alt Tiltro til flere fremmede Magter, som under de nærmest forudgaaende Aar havde optraadt som de betydligste Laantagere, og da, som Erfaring viser, den væsentligste Del af saadanne Laan sædvanlig forbliver inden det laangivende Land som Betaling for derfra modtagne Industriprodukter, virkede den omtalte Mistillid hæmmende

paa adskillige Grene af Fabriks- og Exportvirksomheden. Da hertil yderligere kom en mindre gunstig Høst, Forviklinger inden Pengemarkedet samt prohibitiv Told-Lovgivning i flere Lande, som hidtil havde udgjort de bedste Afsætningsmarkeder, blev en almindelig Stræben henimod Indskrænkning af Forretningsvirksomheden en naturlig Følge heraf. Til Trods herfor afgiver dog en nærmere Undersøgelse af denne Virksomhed Bevis om en ikke ringe Livlighed, ligesom det ogsaa er ubestrideligt, saavel at endog de Industridrivende, som nærmest ramedes af de nævnte trykkende Forhold, alligevel formaaede at arbejde med noget, om end ofte nok ringe, Udbytte, som ogsaa at den britiske Arbejder fandt jævnere Sysselsættelse med bedre Aflønning, end Tilfældet var paa Kontinentet.

Værdien af Aarets Handelsomsætning, sammenlignet med det nærmest foregaaende Aars, udgjorde saaledes:

	1890	1891	Forøgelse.	Formindskelse.
	£	£	%	%
Import . . . . .	420 886 000	435 691 000	+ 3.5%	—
Export af britiske og irlandske Produkter:	263 530 000	247 272 000	—	÷ 6.2 %
				Formindskelse
Den samlede Import og Export:	684 416 000	682 963 000	1 453 000	÷ 0.2 %

Af de her anførte Tal skulde man kunne drage den Slutning, at Aarets Handelsomsætning havde aftaget i Forhold til det nærmest foregaaende Aar. Men en detaljeret Gjennemgaaelse af de Opgaver, paa hvilke de ovenanførte Tal grunder sig, bringer for Dagen, at medens Forøgelsen af Importens Værdi hovedsagelig har beroet derpaa, at større Varemængder er blevne indførte, maa Formindskelsen i Exporten for en ikke uvæsentlig Del tilskrives, ikke mindskede Afskibninger, men de lavere Priser, som for disse er blevne opgivne. Da Værdien af Importen i 1890, efter Fradrag af, hvad der igjen blev reexporteret, udgjør £ 356 536 000, skulde den modsvarende Import i 1891, beregnet efter de samme Priser, have kostet £ 372 014 000 eller 15 478 000 mere, end hvad der i Virkeligheden blev udgivet. Det fremgaar heraf, at Importens Mængde under sidstforløbne Aar var betydelig større end i 1890, nemlig 4.34 %. Med Hensyn til Exporten var igjen det modsatte Tilfældet; thi om sidstforløbne Aars Skibninger var blevne betalte med de for samme Varer i 1890 gjældende Priser, vilde det have udbragt et Beløb af £ 249 562 000; og sammenlignes dette Beløb med Værdien af 1890 Aars Export, £ 263 542 000, faar man en Forskjel af £ 13 980 000, eller 5.30 %, hvorefter Formindskelsen i Mængden af sidste Aars Export bør beregnes. — Sammenlægges de her angivne Talopgaver for Import og Export, erholdes følgende Resultat: Værdien af Ind- og Udførsel i 1891, beregnet efter Priserne i 1890 £ 621 576 000. Den virkelige Værdi af Ind- og Udførsel i 1890 £ 620 078 000. Forøgelse £ 1 498 000 eller omtrent 0.2 %, som angiver den forøgede Kvantitet af Handelsomsætningen i 1891, med Undtagelse af, hvad der af de indførte Varer igjen er blevne reexporteret.

Hvad paa den anden Side Værdien angaar, giver en tilsvarende Sammenligning følgende Resultat:

Importen under 1891, med Fradrag af, hvad der blev uexporteret, kostede £ 373 894 000; men om de under 1890 gjældende Priser var blevne betalte derfor, vilde et Beløb af £ 373 014 000 være blevne erlagt, hvoraf følger,

at forrige Aars Import kostede £ 1 880 000 eller omtrent 0.5 % mere, end samme Varemengde vilde have betinget i 1890. Men samtidig noteredes der lavere Priser for Exporten, saaledes at samme, om de under 1890 gjældende Priser havde været opnaaede, vilde have udbragt £ 249 562 000 istedenfor de beregnede £ 247 271 000, hvad der følgelig viser et Prisfald af £ 2 291 000 eller 0.9 %.

I denne Forbindelse turde det ogsaa fortjene at nævnes, at Forøgelsen i Mængden af de for indenlandsk Forbrug importerede Varer hovedsagelig bestod af Raamaterialer for Textilindustrien, kun for en mindre Del af Levnetsmidler, som en usædvanlig rig Høst i Nord-Amerika gjorde forholdsvis let tilgjengelige.

Hvad atter Exporten angaar, havde de talrige og hurtige Vexlinger i Sølvrpriserne en forstyrrende Indflydelse paa Udførselen til Indien og andre asiatiske Lande, ligesom Exporten til Nord-Amerika led under, at den ved M. Kinley-Tariffens Antagelse imødesaede Stigning af nævnte Lands Toldsatser under den sidste Halvdel af 1890 havde foraarsaget en i høi Grad forøget Udførsel til dette Marked, hvorigjennem en tilfældig Overfyldelse dersteds indtraadte. Den heraf foraarsagede Formindskelse udgjør Forskjellen mellem 1890 Aars Export til de Forenede Stater, £ 32 077 000, og den under 1891, der alene udgjorde £ 27 544 000; og lægges hertil en Formindskelse af omtrent 5¼ Millioner i Exporten til Central- og Syd-Amerika, foraarsaget ved de derværende Staters Mangel paa Evne til gennem nye Laan at dække sine Indkøb paa det herværende Marked, finder man heri for den væsentligste Del Grunden til den ovenanførte Formindskelse i Exportens Værdi.

Medens saaledes Storbritanniens udenlandske Handelsomsætning idetheletaget forblev bedre, end de raadende Forhold gav Anledning til at antage, viser ved Siden heraf den indenlandske Omsætning en ikke ubetydelig Fremgang.

Den sikreste Maalestok turde i saa Henseende være at finde i de Opgaver, som redegjør for Jernbanetrafikken samt Drægtigheden af de lastede Fartøier, som har fundet Anvendelse ved Vareførselen mellem Havne inden Riget.

Hvad Jernbanetrafikken angaar, meddeles, at de femten vigtigste Linjer inden England har givet det nedenfor angivne Udbytte, idet man til Sammenligning ogsaa hidsætter de tilsvarende Opgaver for 1890:

Persontrafik 1890 £ 27 146 000 1891 £ 27 702 900, Handelsvarer 1890 £ 18 596 000 1891 £ 15 974 200, Mineralier 1890 £ 13 556 000, 1891 £ 13 928 000.

Forøgelse under 1891: £ 556 900 = 2% — £ 378 200 = 2% — £ 372 600 = 2.8 %.

De i 1891 med Ladning indklarede, i Kystfart gaende Fartøier havde en sammenlagt Drægtighed af 29 152 896 Tons mod i 1890 28 600 223 Tons, altsaa en Forøgelse af 552 673 Tons.

Herved er dog at mærke, at den forøgede Indtægt for Transport af Handelsvarer og Mineralier paa Jernbanerne er forholdsvis mindre, end hvad har været Tilfældet under de nærmest foregaaende fem Aar, hvorhos en nærmere Undersøgelse af de for hver enkelt Maaned af 1891 meddelte Opgaver, saavel betræffende Exporten som den indenlandske Omsætning, viser Tilbagegang under det sidste Halvaar. Saaledes tiltog Formindskelsen i Exporten, som under det første Halvdel gik op til 2.7 %, i det sidste Halvaar til 9.4 %, ligesom ogsaa Forøgelsen i Jernbanetrafikken udgjorde uuder første Halvaar 2.9 % for Handelsvarer og 5.1 % for Mineralier, men aftog under sidste



Halvaar til 1.2 % og 0.5 %. Denne Tilbagegang spaar paa ingen Maade godt for indeværende Aar.

De ovenfor anførte Grunde til Mangel paa Tillid inden Forretningsverdenen, først og fremst foraarsagede ved de finansielle Vanskeligheder, hvori et af de betydeligste af Londons Bankfirmaer henimod Slutningen af sidstforløbne Aar befandt sig, har ogsaa, som rimeligt er, øvet en hæmmende Indflydelse paa den herværende Fondsbørs. Den samlede Omsætning ved de londonske Bankers Afregningskontor — det saakaldte „Clearinghouse“ — udgjorde saaledes i 1891 £ 6 847 506 000, hvilket Beløb var £ 953 542 000 eller omtrent 12 % lavere end det foregaaende Aars; det er det laveste Beløb, som er forekommet under de nærmest foregaaende tre Aar. Den kapitalplacerende Almenhed har udvist større Forsigtighed, end paa lang Tid har været Tilfældet, og har foretrukket en lav, men sikker Rente, fremfor at søge opnaaet en højere saadan gennem Deltagelse i finansielle eller industrielle Foretagender. Ny Anbringelse af Kapital eller Omflytning af saadan har som Følge heraf i 1891 udvist betydelig lavere Tal end under det nærmest foregaaende Aar. Det samlede Beløb af de Kapitaler, som søgtes tilveiebragt paa det herværende Marked, gik saaledes i 1891 op til £ 104 595 000 mod £ 142 565 000 i 1890, og af det førstnævnte Beløb er alene £ 66 809 596 bleven indbetalt inden England. Heraf gik der til Forsikringselskaber £ 12 950 000, Bankforretninger £ 9 000 000, Grubeselskaber £ 4 340 000, Bryggerier £ 3 011 000, Elektriske- og Telefonselskaber £ 1 400 000, Kolonisationsselskaber £ 900 000, Jernbaneselskaber £ 655 000, mekaniske og metalurgiske Selskaber £ 240 000, Jordbrugsselskaber £ 170 000, Papirfabriker £ 135 000 o.s.v., hvorhos tidligere bestaaende Selskaber forøgede sin Kapital med £ 19 384 000, hvoraf til Jernbaner £ 10 469 000 og til Banker og Garantiselskaber £ 5 308 000.

Ud af de her anførte Forhold lader det sig let forklare, at Efterspørgselen efter Penge for det indenlandske Behov under det hele Aar var ringe. Bankens Behov for Guld foraarsagede dog alligevel hurtige Forandringer af den Rente, der forlangtes saavel af Banken som i det aabne Marked. Antallet af disse Forandringer gik op til 12 med 5 % som højeste og 2½ % som laveste Bankrente, idet Aarets gennemsnitlige Bankrente var £ 3. 5. 11 % samt Renten i det aabne Marked £ 2. 10. 0 %.

Ogsaa de herværende Bankinstituter har nødvendigvis maattet lide herunder; derom vidner de offentliggjorte Redegjørelser. De 8 største af Londons Banker har saaledes tilsammen bragt 17 % mindre Overskud end under 1890. Kun to af dem fandt sig imidlertid herved foranlediget til at uddele mindre Udbytte, hvorimod de øvrige greb til den Udvei at benytte Reservefondet eller de for samme under Aarets Løb afsatte mindre Beløb.

I Forbindelse med Redegjørelsen for Landets Finantser turde nedenstaaende fra det bekjendte Tidsskrift „The Statist“ hentede Opgaver, betræffende Erhvervelse og Fordeling af store Formuer, ikke være uden Interesse.

Totalbeløbet af den personlige Formue — heri ei indbefattet faste Eiendomme — for hvilken Arveafgift er bleven erlagt, gaar op til omkring £ 150 000 000 aarlig. Over ⅕ heraf er efterladt af 130—140 Personer med over £ 100 000 hver. Til denne Kategori hørte de i 1891 afdøde: 4 med en personlig Formue af over £ 1 000 000, 12 med mellem £ 500 000 og £ 1 000 000, 3 med mellem £ 400 000 og £ 500 000, 11 med mellem £ 300 000 og £ 400 000, 26 med mellem £ 200 000 og £ 300 000, 81 med mellem £ 100 000 og £ 200 000, ialt 38 afdøde med en Formue i Løssøre og Kapital af £ 35 565 000. En Undersøgelse af de Maader, paa hvilken

denne Kapital er bleven testamentarisk disponeret, sammenlignet med de tilsvarende for det nærmest foregaaende Aar, viser en stigende Utilbøielighed hos Kapitalister til for for Øieblikket at nedlægge Penge i Indkjøb af Jordeiendomme. Saavel Eiere af saadanne, som har havt Anledning til at gjøre Beparelser, som Forretningsmænd, som har kunnet afsætte Kapital, har foretrukket herfor at indkjøbe rentebærende Papirer, hvoraf de ved klogt Udvalg har kunnet paaregne en Indkomst af  $3\frac{1}{2}\%$  til  $4\frac{1}{2}\%$ , medens den med langt mere Besvær forbundne Eiendomsret til Jordeiendomme i heldigste Fald ikke har givet større Afkastning end  $2\frac{1}{2}\%$ . Værd at bemærke er ogsaa den høie Alder, som synes at følge med Rigdom. Saaledes er 40 Personer, med en efterladt personlig Formue af gennemsnitlig £ 320 000 hver, i 1891 afgaaet ved Døden efter at have opnaaet en gennemsnitlig Alder af 83 Aar. De ovenomhandlede 138 Personer var udgaaet af saagodtsom alle Samfundsklasser; men der turde blandt dem neppe findes en eneste, hvis Formue har været Resultatet af spekulativ, finantsiel Virksomhed.

Som ovenfor antydet, har det sidstforløbne Aar idetheletaget været heldigt for Arbejderbefolkningen. Om end Lønningerne ikke har fortsat at stige med samme Hurtighed som i de nærmest forudgaaende Aar, da derhos Livsfornødenhederne var billigere, er dog Mangel paa Arbejde kun undtagelsesvis forekommet, hvorfor ogsaa Antallet af understøttede, saaledes som fremgaar af de nedenfor anførte Tal, var lavere end under noget tidligere Aar i sidste Decennium:

		Antal understøttede.	Antal understøttede pr. 1 000 Indbyggere.
Ved Udgangen af December	1882	710 907	28.1
” — — —	1883	714 704	26.8
” — — —	1884	723 671	26.9
” — — —	1885	743 478	27.3
” — — —	1886	751 884	27.3
” — — —	1887	758 146	27.2
” — — —	1888	738 388	26.2
” — — —	1889	713 247	25.1
” — — —	1890	695 821	24.2
” — — —	1891	675 175	23.2

En anden Maalestok for Velstanden blandt den store Masse af Befolkningen findes i dens Forbrugsevne med Hensyn til saadanne med Told og Skat belagte Nydelsesmidler, som ikke kan siges at udgjøre direkte Fødemidler. Man skal hidsætte de officielle Opgaver i saa Henseende for de sidste tre Aar:

	1889.	1890.	1891.
The . . . . .	£ 185 621 800	194 008 500	202 456 000
Kaffe . . . . .	Cwts. 259 309	256 200	261 000
Tobak . . . . .	£ 27 026 400	59 342 500	62 094 800
Vin . . . . .	Gallons 14 158 900	15 018 800	14 855 800
Spirituosa . . . . .	— 35 783 000	38 371 700	39 129 700
Maltholdige Drikke, Fade	29 823 800	31 236 800	31 667 300

Særlig Opmærksomhed fortjener det betydelige og stadig stigende Kvantum af berusende Drikkevarer — Vin, Spirituosa og maltholdige Drikke — som forbruges hersteds; Værdien deraf beregnes for sidstforløbne Aar til

£ 141 230 675 eller £ 1 725 205 mere end i 1890. Fordeles den samlede Værdi paa Antallet af Landets Befolkning, der ifølge sidste Folketælling udgjorde 37 740 383, erholdes en aarlig Udgift af £ 3. 15. 0 for hver Person — Mænd, Kvinder og Børn — eller £ 18. 15. 0 for hver Familie paa fem Personer. En saavidt mulig nøiagtig Beregning af, hvorledes dette Beløb fordeles sig paa England, Scotland og Irland, giver det Resultat, at Forbruget inden England modsvarede en Værdi af £ 4. 1. 6 pr. Person, inden Scotland af £ 3. 5. 0 og inden Irland af £ 2. 2. 4.

Vanskeligere vilde det være, om overhovedet muligt, at komme til nogen Vished med Hensyn til Fordelingen af dette Forbrug mellem de forskjellige Klasser af Befolkningen. Da det imidlertid er ubestrideligt, at Brugen af stærke Drikke mere og mere aftager blandt de bedre stillede, kan heraf sluttes, at det modsatte maa være Tilfældet inden Arbejderbefolkningen, hvad der ogsaa kan forklares af den rigere Adgang til Nydelseslystens Tilfredsstillelse, som en høiere Aflønning byder, samtidig som en misforstaaet Religiositet om Søndagene stænger Døren til ethvert andet Forlystelsessted end det rigt oplyste og forholdsvis komfortable Værtshus.

En naturlig Følge heraf er ogsaa, at Forøgelsen af de kapitaliserede Bespareser inden Befolkningens lavere Lag, at dømme efter de i Sparebanker indsatte Midler, ikke fremviser ligesaa gunstige Fremskridt. Disse Bespareser udgjorde nemlig ved Begyndelsen af

	1890	1891	1892
Private Sparebanker . . .	£ 44 861 448	£ 43 336 098	£ 42 672 538
Postsparebanken . . .	„ 63 020 925	„ 67 760 621	„ 71 660 245
Tilsammen	£ 107 882 373	£ 111 096 719	£ 114 332 783
Forøgelse mod næst fore- gaaende Aar . . . . .	„ 3 307 917	„ 3 214 346	„ 3 236 064

altsaa en temmelig jevn Stigning, om end med Beløb, der er ubetydelige i Sammenligning med hvad der medgaar til Forbruget af stærke Drikke.

Arbejdsstandsninger har ganske vist i 1891 ikke fundet Sted i den enestaaende Udstrækning som under det nærmest foregaaende Aar; men Arbeidsmarkedet har dog vedblivende vist en Uro, som har havt en skadelig Indflydelse inden adskillige Industrigrene, og som ikke lover godt for Fremtiden. Arbejderne har efterhaanden faaet Øinene op for, at de ved Sammenlutning i de fleste Tilfælde vil kunne gaa af med Seieren i Tvistigheder med Arbejdsgiverne. Berettiget vilde denne Sammenlutning være, om den, uden Anvendelse af utilbørlig Paavirkning ligeoverfor anderledes tænkende eller Vold under nogensomhest Form, alene søgte at opnaa den høiest mulige Godtgjørelse for det Arbejde, som finder Efterspørgsel; men Erfarenhed har tilfulde godtgjort, at dette kun undtagelsesvis er Tilfældet, og at derimod disse Arbejderassociationer sædvanlig udgjør lydige Redskaber i Hænderne paa politiske eller socialistiske Ledere, som uden Hensyn til Arbejdernes sande Bedste opbyder al sin Evne og Indflydelse for at udvide Kløften mellem Kapital og Arbejde; og heri ligger ubestridelig den største Fare for den overlegne Stilling, som dette Land i merkantil og industriel Henseende hidtil har indtaget, en Fare, der er saameget større, som Lov og Sædvane omtrent har umuliggjort ethvert Indgreb i den individuelle Frihed, eller rettere det individuelle Selvstyre, selv om det almene Bedste lider derunder.

Storbritanniens Vareomsætning i 1891 fordeles sig med Hensyn til Værdien mellem de forskjellige Lande saaledes som nedenfor anført:  
Import fra De forenede Stater 1891 £ 104 510 000, Frankrige

£ 44 810 000, Holland £ 27 312 00, Tyskland £ 27 050 000, Rusland £ 24 105 000, Belgien £ 17 253 000, Syd- og Central-Amerika £ 14 021 000, Ægypten £ 10 569 000, Spanien £ 10 526 000, Sverige £ 8 510 000, Danmark £ 7 852 000, Tyrkiet £ 5 424 000, China £ 4 724 000, Italien £ 3 423 000, Norge £ 3 362 000, Portugal £ 2 951 000, Østerrige 1 457 000, Japan £ 1 153 000, Mexico £ 489 000, Vestindien £ 173 000, andre Lande £ 16 304 000, tilsammen £ 336 086 000. Britiske Kolonier og Besiddelser £ 99 454 000. Tilsammen £ 435 540 000.

Importen fra de forenede Stater, ligesom ogsaa fra Ægypten, har i sidste Trearsperiode befundet sig i jevn Stigning. Mærkelig er derhos den betydelige Import fra det lille Holland, hvilken i det sidst forløbne Aar endog oversteg Importen fra Tyskland.

Export til de forenede Stater 1891 £ 27 544 000, Syd- og Central-Amerika £ 20 238 000, Tyskland £ 18 860 000, Frankrig £ 16 430 000, Holland £ 9 440 000, Belgien £ 7 354 000, Tyrkiet £ 6 548 000, China £ 6 456 000, Italien £ 6 293 000, Rusland £ 5 413 000, Spanien £ 4 979 000, Ægypten £ 3 788 000, Sverige £ 2 990 000, Japan £ 2 885 000, Danmark £ 2 615 000, Portugal £ 2 019 000, Vestindien £ 1 949 000, Norge £ 1 902 000, Mexico £ 1 696 000, Østerrige £ 1 228 000, andre Lande £ 10 678 000, tilsammen £ 161 305 000. Britiske Kolonier og Besiddelser £ 85 967 000, tilsammen £ 247 272 000.

Det fremgaar af de her nævnte Opgaver, hvilken fremtrædende Stilling først og fremst Storbritanniens transatlantiske Kolonier og Besiddelser samt dernæst andre ikke europæiske Lande indtager som Afsætningsmarked for dets Industriprodukter, idet Exporten dertil i 1891 gik op til ialt ikke mindre end £ 157 071 000 mod £ 90 201 000 til europæiske Stater.

Samtidig beløb Ind- og Udførselen af Guld og Sølv sig til følgende Værdier i £ Str.:

Import i 1891 fra de Forenede Stater 11 659 028, Portugal 6 277 325, Australien 4 424 511, Brasilien 3 364 014, Mexico og Sydamerika undtagen Brasilien 3 341 817, Frankrig 3 214 689, Sydafrika 2 489 776, Tyskland 1 342 774, Kina 1 139 182, britisk Ostindien 867 835, Belgien 795 254, Afrikas Vestkyst 213 301, Spanien 201 054, Gibraltar 41 650, Egypten 37 595, Malta 30 996, Holland 27 738, Sverige 7 514, Japan 4 588, britisk Nordamerika 906, andre Lande 110 073, tilsammen 39 591 620.

Export 1891 til britisk Ostindien 6 984 532, Tyskland 6 693 584, Frankrig 6 299 355, Spanien 3 517 870, Forenede Stater 3 171 380, Portugal 1 611 353, Brasilien 1 535 144, Egypten 1 440 700, Holland 1 406 618, Japan 1 286 192, Mexico, Vestindien og Sydamerika undtagen Brasilien 1 204 018, Rusland 405 010, Kina 311 354, Afrikas Vestkyst 183 830, Belgien 145 769, Malta 100 000, Australien 75 713, britisk Nordamerika 69 551, Sydafrika 10 500, Gibraltar 2 270, Sverige 100, andre Lande 888 171, tilsammen 37 343 014.

Den her anførte Omsætning af ædle Metaller fordeler sig paa den Maade, at der indførtes fra europæiske Lande for £ 11 938 994, transatlantiske Lande £ 27 542 553, ikke angivne Lande £ 110 073, tilsammen £ 39 591 620. Til europæiske Lande udførtes for £ 20 181 929, transatlantiske Lande £ 16 272 914, ikke angivne Lande £ 888 171, tilsammen £ 37 343 014, udvisende et Overskud i Storbritanniens Favør af £ 2 248 606.

For de faa Artikler, som her er belagte med Indførselstold, — Cichori, Chocolate, Kaffe, tørrede Frugter, Spirituosa, The og Tobak —, gik denne Afgift under sidste Finantsaar op til £ 29 671 692, modsvarende omtrent 7 % af Importens Totalværdi.

Den ovenfor nævnte Vareomsætning fordeler sig mellem de forskellige Artikler, med Hensyn til deres beregnede Værdi, saaledes som nedenfor er angivet.

Vareslags.	Import. Værdi i £		Forøgelse eller Formindskelse mod 1890 i £.
Levende Kvæg . . . . .	9 246 000		-- ÷ 1 970 000
Fødemidler og Drikkevarer .	175 515 000	+	12 876 000 --
Tobak . . . . .	3 415 000		-- ÷ 128 000
Metaller . . . . .	23 080 000		-- ÷ 631 000
Kemikalier, Farver og Garve- stoffer . . . . .	7 314 000		-- ÷ 876 000
Olier . . . . .	7 340 000	+	348 000 --
Textil-Raavarer . . . . .	89 215 000	+	3 976 000 --
Raavarer til andre Industrier	40 035 000		-- ÷ 1 591 000
Manufakturvarer . . . . .	65 082 000	+	1 864 000 --
Andre Varer . . . . .	15 449 000	+	938 000 --
Tilsammen	435 691 000	+	20 002 000 ÷ 5 196 000
			Forskjel + 14 806 000
Trækkes herfra reexporterede Varer . . . . .	61 797 000		
faar man til Rest . . . . .	£ 373 894 000		

#### Export af britiske Artikler.

Vareslags.	Værdi i £		Forøgelse eller Formindskelse mod 1890 i £.
Levende Kvæg . . . . .	672 000		-- ÷ 199 000
Fødemidler og Drikkevarer .	10 687 000		-- ÷ 548 000
Raavarer . . . . .	21 342 000		-- ÷ 196 000
Garn og vævede Varer . . .	106 018 000		-- ÷ 6 440 000
Metaller og Maskiner . . .	55 050 000		-- ÷ 6 615 000
Beklædningsgjenstande . .	11 331 000	+	46 000 --
Kemikalier og Droguerivarer	8 882 000		-- ÷ 66 000
Andre Varer . . . . .	33 290 000		-- ÷ 2 252 000
Tilsammen	247 278 000	+	46 000 ÷ 16 316 000
			Forskjel ÷ 16 270 000

Betræffende Norges Andel i heromhandlede Vareomsætning har man fra den herværende Toldstyrelse modtaget nedenstaaende Opgaver:

#### Import fra Norge.

**Skovprodukter.** Hugget Virke loads 340 205, Værdi £ 443 419, saget Virke loads 386 494, £ 844 603, Stav loads 26 279, £ 56 905. Snedker-varer: Møbler Tons 690, £ 2 480, Bygninger £ 2 145, Træmasse Tons 103 522, £ 436 481, Tjære, Tønder 163, £ 148, Bark Cwts. 40, £ 13, vilde Bær Cwts. 44 680, £ 318, ialt £ 1 786 512.

**Fiske- og Jagt-Produkter.** Fersk Fisk: Sild Cwts. 231 519, £ 47 242, Do. andre Slags Cwts. 51 233, £ 77 789, saltet Fisk Cwts. 244 042, £ 254 218, preserveret Fisk Cwts. 98, £ 275, Hummer m. m. (Skjælfisk) Cwts. 1 869, £ 3 469, Sælkind St. 88 572, £ 30 049, Tran Tdr. 9 405, £ 177 191, Spermacetolie Tdr. 1, £ 30, Hvalfiskeben Cwts. 1 113, £ 9 378, Fiskeguano Tons 808, £ 5 858, Vildt £ 8 172, Peltsværk St. 235, £ 617, ialt £ 614 488.

**Fabrikprodukter.** Papir, Tryk- Cwts. 9 118, £ 8 243, Do. ikke angivet Slags Cwts. 125 196, £ 102 194, Pap Cwts. 32 256, £ 14 568, Fyrstikker £ 91 113, Margarin Cwts. 26 466, £ 77 863, Filler, Lin- og Bomulds-Tons 123, £ 1 240, Do. Uld- Tons 432, £ 11 934, Do. andre Slags Tons 717, £ 4 635, Glas, Vindues- Cwts. 26, £ 60, Do. andre Slags Cwts. 4 825, £ 4 487, Gjødningsstoffer, Fosfater Tons 1 495, £ 3 290, andre Slags Tons 120, £ 75, Oljekager Tons 481, £ 3 315, Rebslagerarbeide £ 1 832, Ø1 Tdr. 808, £ 1 814, Kemikalier £ 1 383, Bogtrykkeriarbeide Cwts. 128, £ 892, Vaaben £ 19, Bomuldsaffald ₧ 21 204, £ 111, Arbeider af Haar £ 17, Læder ₧ 2 572, £ 194, ialt £ 329 279.

**Landbrugsprodukter.** Kondenseret Melk Cwts. 62 010, £ 119 555, levende Kvæg: Heste St. 191, £ 3 191, Do. Oxer og Tyre St. 158, £ 732, Do. Kjør St. 18, £ 198, Do. Faar og Lam St. 4 612, £ 6 027, Do. ikke angivet Slags £ 54, Smør Cwts. 6 812, £ 35 982, Korn: Havre Cwts. 117 142, £ 36 802, Do. Ærter Cwts. 4 £ 1, Bønner Cwts. 4, £ 2, Hvedemel Cwts. 64, £ 38, Havremel Cwts. 4, £ 2, Mel (Slags ikke angivet) Cwts. 10, £ 7, Ost Cwts. 68, £ 172, Sideflæsk (Bacon) Cwts. 78, £ 159, saltet Flæsk (Pork) Cwts. 34, £ 69, færsk Flæsk Cwts. 3, £ 6, saltet Oxekjød Cwts. 151, £ 233, fersk Do. Cwt. 37, £ 95, preservet Do. Cwts. 541, £ 1 822, Do. Faarekjød Cwts. 85, £ 210, Do. Kjød (anden Slags) Cwts. 1 345, £ 3 402, fersk eller saltet Kjød af anden Slags Cwts. 13, £ 25, fersk Faarekjød Cwts. 2, £ 4, raa Huder tørrede Cwts. 2 488, £ 15 870, Do. vaade Cwt. 268, £ 646, ugarvede Gjedeskind St. 11 857, £ 1 698, Do. Faareskind St. 2 207, £ 162, Skind (Slags ikke angivet) St. 37 336, £ 10 684, Kreaturhaar, Cwts. 289, £ 399, Æg Storthundrede 66, £ 17, ialt £ 238 264.

**Bergværksprodukter.** Jernmalm Tons 305, £ 518, Stangjern T. 80, £ 685, Skrotjern T. 599, 2 439, ubearbejdet Staal Tons 11, £ 53, forarbejdet Jern Cwts. 62 653, £ 64 979, Kobbermalm Tons 1 796, 14 211, Do. Skrot T. 341, £ 11 232, Do. Gar-(raat) T. 112, £ 6 591, Do. smedet T. 58, £ 3 454, Do. Arbeider af £ 31, Bly, Tak- T. 45, £ 508, Metal, Skrot T. 134, £ 873, Svovlkis T. 5 835, £ 6 632, Malm (Slags ikke angivet) T. 115, £ 11 397, Zinkmalm T. 1 046, £ 2 707, Granit og anden Sten T. 19 518, £ 23 485, ialt £ 149 794.

**Forskjellige Artikler.** Is Tons 337 814, £ 204 670, Droguerivarer £ 8 487, Haar (Slags ikke angivet) £ 17, Malerier St. 24, £ 281, andre Gjenstande uforarbejdede £ 17 996, forarbejdede £ 9 484, ankomne med Pakkepost St. 2 774, £ 2 728, ialt £ 243 663, tilsammen £ 3 362 000.

### Export.

Af britiske og irske Produkter til Norge.

Stenkul, Tons 840 543 £ 464 114, Produkter deraf £ 14 734, ialt £ 478 848, Jern, al Slags Tons 44 087, £ 290 615, Bomuld-Garn ₧ 1 352 000 £ 48 663, Alengods, Yards 9 670 600 £ 130 557, andre Slags £ 45 971, ialt £ 225 191, Uld, raa ₧ 109 200, £ 6 119, Affald (noils, waste) ₧ 392 200, £ 18 849, (Flocks & Ragwool) ₧ 473 600, £ 11 533, Garn ₧ 40 000, £ 3 369, Kamgarn ₧ 510 100, £ 48 091, Uldvarer, Alengods Yards 1 230 700, £ 73 489, andre Slags £ 12 011, ialt £ 173 461, Maskiner, £ 122 696, Sukker, raffineret, Cwts. 86 395, £ 66 330, Melas, Sirup Cwts. 66 663, £ 35 514, ialt 101 844, Kobber, alle Slags Cwts. 17 182, £ 53 297, Olje, vegetabilsk Tons 1 821, £ 41 578, anden Slags £ 4 313, ialt £ 45 891, Lingarn ₧ 95 900, £ 6 283, Linvarer, Alengods Yards 733 500, £ 30 189, Lin, anden Slags £ 8 534, ialt £ 45 006, Arbeider af Kautschuk £ 27 140, Kemikalier

£ 26 817, Manufakturvarer af Jern og Staal Cwts. 4 254, £ 24 035, Jute-Garn ₧ 276 800, £ 2 307, Alengods Yards 2 253 800, £ 15 697, andre Slags £ 162, ialt £ 18 166, Kortevarer, (Haberdashery) £ 17 205, Rødskeer, Agerbrugs £ 1 724, ei angivet Slags £ 14 664, ialt 16 388, Papir, alle Slags, Cwts. 11 527, £ 14 721, Sække Dusin 12 991, £ 12 991, Malerfarver og Materialier £ 11 386, Bly, Tak Tons 199, £ 2 540, Plader Tons 622, £ 8 841, ialt 11 381, Rebslagerarbeider Cwts. 4 218, £ 10 343, Blegningsstoffer Cwts. 29 100, £ 8 785, Kogsalt Tons 14 523, £ 8 700, Alkalier Cwts. 28 600, £ 8 602, Spirituosa Gallons 20 075, £ 7 838, Kjæks, Brød, o.l. Cwts. 2 664, £ 7 777, Tin, ikke bearbejdet Cwts. 1 556, £ 7 415, Silke, Traad og Garn ₧ 1 629, £ 1 466, Silkestoffer, vævede £ 5 023, ialt 6 489, Gjødningssemmer £ 5 774, Vaaben, Ammunition m. m. £ 5 195, Ler, raa Tons 2 998, £ 2 604, Arbejder deraf Cwts. 59 500, £ 2 473, ialt 5 077, Lergods, Pottemagerarbejder m. m. £ 2 561, Porcelæn, m. m. £ 2 483, ialt £ 5 044, Færdige Klæder £ 5 035, Pickles, Eddikke, Saucer £ 4 942, Messingarbejder Cwts. 1 079, £ 4 632, Læder og Arbejder deraf 4 125, Cement Tons 1 983, £ 3 999, T. 87 300, £ 3 563, Sten, Skifer St. 26 100, £ 174, Sten, Slibe- og andre Slags Tons 1 183, £ 3 288, ialt £ 3 462, Hatte, alle Slags Dusin 4 463, £ 3 382, Madvarer, Slags ei angivet £ 2 992, Pletvarer £ 2 234, Farvestoffer £ 2 132, Sæbe Cwts. 1 861, £ 2 035, Tryksager, Bøger Cwts. 208, £ 1 907, Skrive-materialier, undtagen Papir £ 1 838, Arbejder af Metal £ 1 810, Telegraftraad og Apparater £ 1 661, Glas, alle Slags £ 1 575, Smørelse, Talg og Fedt Cwts. 690, £ 1 257, Kirurgiske og videnskabelige Instrumenter £ 1 254, Elektriske Apparater £ 1 201, Møbler £ 1 119, Jernbanevogne £ 942, Cacao ₧ 23 300, £ 904, Medicinvarer £ 811, Arbejder i Træ (Slags ei angivet) £ 609, Tryksager, Gravurer o. l. £ 607, Frø for Udsæd, alle Slags Cwts. 191, £ 437, Korn, Mel m. m. £ 405, Haar eller Uld, Slags ei angivet ₧ 16 100, £ 392, Uhre og Klokker £ 378, Skind (ikke angivet Slags) St. 1 271, £ 358, Fisk, alle Slags £ 342, Øl og Porter Fade 69, £ 270, Sadelmagerarbejder £ 261, Lys, alle Slags ₧ 8 600, £ 196, Parfumer £ 188, Vin, engelsk Tilvirkning Gallons 272, £ 133, Levende Kvæg, Heste £ 50, Faar St. 13, £ 33, Svin St. 6, £ 43, ialt £ 126, Tobak, alle Slags £ 126, Malerier St. 7, £ 124, Ost Cwts. 28, £ 122, Kjød, alle Slags Cwts. 27, £ 118, Filler Tons 6, £ 74, Alpaca-, Mohair og l. Garn ₧ 300, £ 72, Huder, raa Cwts. 4, £ 30, Arbejder af Zink Cwts. 6, £ 13, Sølv Unzer 14, £ 6, Pakkepostforsendelser £ 5 820, Andre Varer: ikke bearbejdede £ 4 897, bearbejdede £ 22 961 tilsammen £ 1 902 000.

### Export.

Af udenlandske og koloniale Varer til Norge.

Kaffe Cwts. 29 052, £ 134 387, Flesk og Kjød, saltet Cwts. 89,777, £ 125 154, Bomuld, raa Cwts. 21 976, £ 51 760, Sukker Cwts. 117 133, £ 43 932, Jute Tons 1 413, £ 19 007, Læder, ubearbejdet ₧ 270 164, £ 11 902, Svovl Cwts. 33 465, £ 8 857, Uld ₧ 177 740, £ 7 770, Vin Gallons 18 306, £ 5 300, Olivenolje Fade 143, £ 5 182, Rapsfrø Quarters 1 320, £ 2 774, Rosiner Cwts. 1 758, £ 1 925, Smør og Margarin Cwts. 352, £ 1 243, Kork, ubearbejdet, Tons 26, £ 925, Andre Varer £ 198 181, tilsammen £ 618 299.

### Skibsfart.

Aarets Fragtnoteringer har fremvist hurtige og betydelige Omvæxlinger. Under dets første Halvdel raadede der trykkede Konjunkturer inden alle Grene af det herhenhørende Marked, idet alene de efter de nyeste og mest

økonomiske Principper byggede Dampskibe gav noget nævneværdigt Udbytte. Senere indtraadte imidlertid heri en Forandring til det Bedre, nærmest forarsaget ved feilslagen Høst i Europa, samtidig med at Høsten i Nordamerika blev usædvanlig rig. Medens der saaledes fra det Azovske Hav betaltes 14 sh. i Januar og 12 sh. 6 d i Juli, steg Fragterne derfra paa Grund af det russiske Udførselsforbud til 40 sh., ja det lykkedes et Dampskib at betinge for en kompletterende Ladning lige til 42 sh. 6 d eller 12 sh 6 d mere end Gjennemsnitsfragten for de sidste tre Aar. Da Udførselen fra Rusland standsede, vendte Opmærksomheden sig med feberagtig Iver mod Amerikas rige Kornlofter, og Fragterne fra dette Lands atlantiske Havne steg fra 2 sh. 9 d, indtil de naaede 5 sh. 9 d, hvad der gav rigelig Fortjeneste for Lasterum af alle Typer. Heraf paavirkedes ogsaa Stillehavsfragterne, saaat der fra San Francisco betaltes indtil 48 sh. 6 d à 50 sh., dog med et svagt Fald efter en indtraadt Reaktion, indtil der henimod Aarets Udgang vanskelig kunde opnaaes mere end 23 sh. Længere mod Syd paa denne Kyst var der en øieblikkelig Stigning af 10 sh. for Chilisalpeter, indtil den inden nævnte Land udbrudte Revolution hindrede videre Export. Paa lignende Maade forarsagede Udsigterne til en rig Bomuldhøst en Stigning med 5 sh. af Fragterne fra New Orleans. Trælastfragterne fra Østersøen paavirkedes ligeledes af de her anførte Forhold og var ved Aarets Udgang højere end under de nærmest forudgaaende tvende Aar. Kulfragterne forblev derimod lave.

Af en i „Glasgow Mail“ offentliggjort Oversigt over de vigtigste Fragt-noteringer for de sidste 3 Aar har man troet at burde meddele de nedenfor anførte Opgaver, som giver et klart Billede af de paa dette Feldt stedfundne Vexlinger.

Udgaaende Fragter.  
Stenkul fra britiske Kanalhavne.  
1. Seilfartøier.

Til	1889.	1890.	1890.	1891.	1891.	1891.
	Juli. sh d	Januar. sh. d	Juli. sh d	Januar. sh. d	Juli. sh. d	December. sh. d
Mauritius . . . . .	25	24	18	18	16	13
Reunion . . . . .	25	77	20	20	18	17
Bombay . . . . .	18 6	20	16	16	12	11
Colombo . . . . .	18 6	20	16	16	10 6	11
Chittagong . . . . .	17	17	17	16 6	10 6	8
Rangoon . . . . .	19	19	14 6	14 6	10	7 6
Singapore . . . . .	20	20	17 6	16 6	12 6	11
Hong-Kong . . . . .	26	26 6	21 6	22 6	18	15 6
Batavia . . . . .	25	25	18	19	14	12
Shanghai . . . . .	32 6	32 6	25	25	21 6	
Madeira . . . . .	11	12	10	10	9 6	9
Cape Verde . . . . .	12 6	12 6	10	9 6	9 6	9
St. Paul de Loanda	30	22 6	19	17 6	17 6	16 6
Cap Towa . . . . .	25 6	22 6	17 6	17 6	14 6	14 6
Algaa Bay . . . . .	28	27 6	22 6	20	16 6	15
Port Natal . . . . .	40	35	25	15 6	15 6	
Pernambuco . . . . .	26	20	18	15	15	13
Bahia . . . . .	25	20	18	15	15	13
Rio de Janeiro . .	25 6	25 6	18 6	18 6	15	9 6
Santos . . . . .	29	26 6	21	18 6	18 6	22 6



Til	1889. Juli. sh d	1890. Januar. sh. d	1890. Juli. sh. d	1891. Januar. sh. d.	1891. Juli. sh. d	1891. December. sh. d
Para . . . . .	26	20	18	15	15	14
Monte Video . . . . .	28	23	19 6	17	15 6	15 6
Buenos Ayres . . . . .	32 6	25	22 6	20	19	15 6
Ensenada . . . . .	33	35 6	22 6	20	20	15
Bahia-Blanca . . . . .	33 6	26	23	20	18 6	16
Rosario . . . . .	40	38	29	25	24	15
Rio Grande . . . . .	45	45	35	35	32	30
Vera Cruz . . . . .	24	24	22	15	15	14 6
La Guayra . . . . .	24	24	22	14 6	14 6	12 6
Puerto Cabello . . . . .	17 6	17 6	17 6	16	16	15
Aspinwall . . . . .	22 6	24	22	15	15	15
St. Thomas . . . . .	13 6	12 6	10 6	10	10	9
Martinique . . . . .	16	16	11 6	11	11	9 6
Jamaica . . . . .	16	16	14	9 6	9 6	8 6
Barbados . . . . .	15	15	13	11	10 6	9 6
Point à Pitre . . . . .	18	18	15	12	12	10 6
Havana . . . . .	14	14	14	12	10	9 6
Trinidad . . . . .	12 6	12 6	12 6	12	13	12
Callao . . . . .	30	30	20	20	16	15 6
Acapulco . . . . .	30	30	23	24	17 6	16
San Francisco . . . . .	22 6	25 6	17 6	20	11 6	15 6
Santa Rosalia . . . . .	35	35	27 6	27 6	22 6	22 6
Valparaiso . . . . .	26 6	26 6	18	16 6	16	15

## 2. Dampskibe.

Aden . . . . .	17 6	16	15	13 6	10	9
Perim . . . . .	17 6	16	15	13 6	9 6	9
Bombay . . . . .	16	15 6	15	13 6	9	8 9
Ceylon . . . . .	18	16	16	14	10	9 6
Singapore . . . . .	19	19	17	15	10 6	10 6
Batavia . . . . .	20	20	16 6	16 6	12 6	12
Gibraltar . . . . .	9	6 9	6 9	7	6 9	7 3
Genua . . . . .	11 3	8 9	6 9	8 9	6 9	9 6
Savona . . . . .	11 3	9	7	9	7	9 6
Civita Vecchia . . . . .	12	9 6	7	9		
Malta . . . . .	9 3	8	6 3	8	6	9 6
Brindisi . . . . .	9 9	9	7	8 6	6 6	7
Venedig . . . . .	11 6	10	7 6	9 6	8	9 3
Port Said . . . . .	10 6	9 9	6 9	9 3	7	10
Konstantinopel . . . . .	10 6	10	6 6	9 6	6 6	9 3
Odessa . . . . .	10 6	10	6 3	9 6	7	9

## Indgaaende Fragter.

Malm

fra Bilbao til:

Cardiff . . . . .	5 3	5 6	4 9	4 6	4 3	4 9
Glasgow . . . . .	6 7 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	7 3	6 3	6	5 3	6 3
Tees-Havne . . . . .	6 6	6 10 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	6	5 6	5 3	6 6
Hartlepool . . . . .	6 3	6 9	6	5 6	5 3	6 3

Til	1889. Juli. sh. d	1890. Januar. sh. d	1890. Juli. sh. d	1891. Januar. sh. d	1891. Juli. sh. d	1891. December. sh. d
Antwerpen . . . . .	6 7	8	6 9	6	6	
Tyne-Havne . . . . .	6	6 6	6	5 3	5	6
Rotterdam . . . . .	7 6	7 9	6 9	6	6 3	6 9

Malm fra Benisef til						
Tees-Havne . . . . .	8	9	7 6	6 3	7 6	
Tyne-Havne . . . . .	7 9	8 1	7 3	6	7 3	9
Newport . . . . .	7	8	7	5 6	6 6	7
Rotterdam . . . . .	9	9	7 6	6 9	8	9 6

Korn pr. Qu. til Storbritanien fra:						
New York . . . . .	4	4 9	2 9	2 9	3	4 7 $\frac{1}{2}$
Philadelphia . . . . .	3 9	4 9	2 9	2 9	3	4 7 $\frac{1}{2}$
Baltimore . . . . .	3 9	5	2 9	2 9	3	4 7 $\frac{1}{2}$
New Orleans . . . . .	4 6	5 3	3 6	3 6	3 5	5

## Trælast til Storbritanien fra:

	1889. sh d	1890. sh d	1891. Januar. sh d	1891. Juli. sh. d	1891. Decbr. sh. d
Archangel . . . . .	47 6	43 9	40	41 3	50
Mesane . . . . .	50	43 9	40	42 6	50
Onega . . . . .	55	42 6	37 6	40	50
Luleå . . . . .	32 6	27 6	27 6	30	46 3
Piteå . . . . .	32 6	27 6	27 6	30	45
Skellefteå . . . . .	31 3	27 6	27 6	27 6	45
Hernösand . . . . .	30	25	25	26 3	40
Sundswall . . . . .	30	25	25	26 3	36 3
Hudikswall . . . . .	28	26 3	25	23	33 9
Söderhamn . . . . .	28 9	25	25	26 3	35
Gefle . . . . .	30	25	25	26 3	35

Inden Storbritaniens Skibsbygningsindustri har der under Aarets Løb hersket livlig Virksomhed. Den samlede Drægtighed af de fra Stablen afløbne Fartøier udgjorde saaledes i 1891 1 273 784 Tons mod i 1890 1 271 119 T. og i 1889 1 300 933 T.

Af de førstanførte nye Fartøier forøgedes Handelsflaaden med 822 med en Drægtighed af 1 131 000 Tons. Ifølge Lloyds statistiske Tabeller for samme Aar gik Forøgelsen af den britiske Dampskibstonnage op til 802 671 Tons samt af Seilskibe til 196 321 Tons, eller tilsammen 998 992 Tons. Over 95% heraf udgjordes af nye, inden Landet byggede Fartøier. Dertil kom Indkjøb fra Udlandet med 36 443 Tons, modsvarende omtrent 3 $\frac{1}{2}$  % af den samlede Forøgelse. Derimod blev der af det nævnte „Register“ strøget Dampskibe med en samlet Drægtighed af 352 711 Tons og Seilskibe med en Drægtighed af 136 694 Tons, eller tilsammen 489 405 Tons, deraf omtrent 64% af Dampskibene og 74% af Seilskibene paa Grund af Forlis eller Kondemnation.

Til Udlandet afhændedes Dampskibe med en Drægtighed af 123 394 Tons og Seilskibe med en Drægtighed af 34 638 Tons. Holland optraadte herved

som den største Kjøber, med 35 500 Tons, dernæst Norge, som erhvervede 22 858 Tons, deriblandt talrige mindre Seilskibe af Træ. Til Frankrige, Spanien og Sverige afhændedes over 10 000 Tons til hver, og endog til Nordamerikas Forenede Stater solgtes 6 Fartøier, til Trods for de Hindringer, som nævnte Lands Lovgivning har lagt iveien for saadanne Kjøb. Salget af britiske Fartøier til Udlandet har under den sidste Femaarsperiode været i jævn Stigning, saaledes som fremgaar af nedenstaaende Opgave:

	Dampskibe.		Seilskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1887 . . . . .	80	73 199	140	72 929
1888 . . . . .	99	77 535	162	89 129
1889 . . . . .	129	86 653	163	91 749
1890 . . . . .	112	90 787	232	97 900
1891 . . . . .	122	123 394	154	34 638

Den britiske merkantile Dampskibsflaades Forøgelse beløb sig i 1891 til 324 Fartøier dr. 449 960 Tons, hvorimod Antallet af Seilskibe aftog med 342, medens derimod deres samlede Drægtighed forøgedes med 59 629 Tons. Det samlede Antal af Handelsflaadens Fartøier er følgelig aftaget med 18, medens Drægtigheden er steget med 509 589 Tons, et Vidnesbyrd om den allerede i adskillige Aar stadig fortsatte Stigen i Anskaffelsen af Fartøier med stor Drægtighed. Ogsaa for den nærmeste Fremtid er Udsigterne inden denne Industri gunstige. Ved Aarets Udgang fandtes der saaledes under Bygning ved Landets forskellige Værfter ikke mindre end 494 Fartøier med en beregnet Drægtighed af 793 913 Tons, hvilket var 60 000 Tons eller over 8 % mere end ved det næst foregaaende Aarsskifte. Heraf var:

	Dampskibe.		Seilskibe.	
	Antal.	Drægtighed.	Antal.	Drægtighed.
Af Staal . . . . .	301	580 897 Tons	99	192 309 Tons
- Jern . . . . .	51	14 536 —	4	2 440 —
- Træ . . . . .	2	75 —	37	3 656 —
Tilsammen	354	505 508 Tons	140	198 405 Tons

Hertil kommer yderligere, at der samtidig er indløbet Ordre paa 145 Fartøier med en Drægtighed af 300 000 Tons, hvilket er mere end nogengang tidligere under de nærmest foregaaende tvende Aar.

Den saaledes i 4 Aar uafbrudt fortsatte Tilvækst i Storbritanniens Handelsflaade beløber sig til over  $1\frac{3}{4}$  Million Tons, men i Befragtningsvegne til betydelig mere, da Dampskibe, som beregnes at kunne udføre tre Gange saa meget Arbeide som Seilfartøier, i saa stor Udstrækning har indtaget de sidstes Plads. Hertil kommer, at Fartøier af nyeste Konstruktion har betydelig større Lasteevne end ældre saadanne. De her anførte Forhold har, som rimeligt kan være, fremkaldt adskillige Betæneligheder med Hensyn til denne Industris Fremtid. Overproduktion har allerede tidligere gjort sig gjældende inden samme, og har altid med ført vanskelige Tider, og dette vil, efter al Sandsynlighed, ogsaa nu blive Følgen. Naar desuagtet Handelsflaaden uafbrudt forøges og der, endnu idetmindste, ingen særlige Tegn paa en snarlig Krise kan opdages, skal Grunden til dette mærkelige Forhold, efter hvad der fra sagkyndigt Hold anføres, nærmest være at søge i de Forandringer, som i de sidste Aar er foretagne, saavel med Hensyn til det Materiale, som nu i stadig større Udstrækning anvendes ved Bygning af Fartøier og den derigjennem ændrede Konstruktion, som med Hensyn til Typen af de benyttede Ma-

skiner. Disse Forandringer har medført vidtrækkende Resultater, som med Grund kan siges at have foraarsaget en Revolution inden dette Lands Handelsflaade. Ved Anvendelsen af Staal istedenfor Jern er opnaaet større Bæreevne, grundet paa lettere Material og fyldigere Former, samtidig som en Besparelse i Udgifterne til Maskinkraft er vundet ved en Formindskelse af det nødvendige Kulforbrug. Talrige Redere er herved blevne foranledigede til at bestille nye, med de seneste Forbedringer udstyrede Fartøier, med hvilke et tilfredsstillende Udbytte kunde opnaaes, medens Dampskibe af ældre Konstruktion netop saavidt betalte Driftsomkostningerne. Paa denne Maade blev Redere tvungne til gennem Anvendelsen af de nyeste Forbedringer at søge at holde Skridt med Tidsforholdene. Som velbekjendt er, beregnes Brugen af Triple Expansions Maskiner at medføre en Kulbesparelse af omkring 25 %, hvortil kommer, at Dampskibe af nyeste Konstruktion formaar at føre 9 à 10 % større Ladning pr. Register-ton, end Tilfældet er endog med de for blot 10 Aar siden byggede Fartøier. Som Følge heraf er saadanne ældre Dampskibe til forholdsvis lave Priser blevne solgte til udenlandske Konkurrenter; men da alligevel disse Afhændelser ikke under noget Aar har oversteg 200 000 Tons, har kun en mindre Del af Nybygningerne været nødvendig som Erstatning herfor. I hvilken Udstrækning den britiske Handelsflaade paa denne Maade er bleven rekonstrueret, turde bedst kunne forstaaes af det Faktum, at af de 8 500 000 Tons, hvoraf den britiske Dampskibstonnage for nærværende bestaar, er ikke mindre end paa det nærmeste 3 500 000 Tons kommet til gennem Nybygninger under de sidste 5 Aar. Af de tilgængelige Opgaver betræffende de under Bygning værende Fartøier fremgaar, at der fremdeles hersker en Tilbøielighed til at forøge deres Dimensioner; thi af 494 hidhørende Fartøier er ikke mindre end 198 af 2 000 Tons Drægtighed og derover, samt af disse igjen 18 med over 5 000 Tons Drægtighed hver. Det største Seilfartøi har en Drægtighed af 3 182 Tons; af Dampskibe bygges der to med 12 500 Tons Drægtighed hver og 40 000 indicerede Hestekræfter. Hvad der af disse, ved Lloyd's meddelte Opgaver dog turde fortjene størst Opmærksomhed, er unægtelig den Stigning i Anskaffelsen af Seilfartøier, som atter synes at gjøre sig gjældende. I 1875 fordelte Nybygningerne sig omtrent lige paa Seilfartøier og Dampskibe; derefter tog Damptonnagen hurtig Overhaand, idet der stadig bestiltes færre Seilfartøier, indtil disse i 1881 alene udgjorde omtrent 9 % af Nybygningernes sammenlagte Drægtighed. To Aar derefter var Forholdet steget til 10 %, i 1890 til 15 % og ved Udgangen af 1891 til ikke mindre end 25 %. Heraf skulde synes at fremgaa, at Seilfartøier, i Strid med, hvad der i de sidste Aar er antaget, dog eier adskillige Fortrin fremfor Dampskibe. Ubestrideligt er det jo, at de førstnævntes Anskaffelse ligesom ogsaa deres Vedligeholdelse falder betydelig billigere, hvorhos de ikke er underkastede de uophørlige Konstruktionsforbedringer, som foraarsager, at Dampskibe saa hurtig kommer til at tilhøre en forældet Type. De er desuden uafhængige af Kulprisernes Stigen og Falden og ikke underkastede saa hurtige Værdifald. Naar hertil kommer, at deres Bemanding falder mindre kostbar, vil det kunne forstaaes, at Seilfartøier inden adskillige Grene af Fragtmarkedet med Fordel kan konkurrere med Dampskibe af ældre Konstruktion. Det bør derhos erindres, at ogsaa for Seilskibes Vedkommende væsentlige Forandringer har fundet Sted i de senere Aar først og fremst beregnede paa at forøge deres Lasteevne. Den i sin Tid saa yndede „clipper“ Type har saaledes maattet vige Pladsen for fyldigere, mer afrundede og derigjennem større Rum bydende Former, hvorved Lasteevnen er bleven forøget med op til 15 %.

Betræffende Udsigterne under den nærmeste Fremtid for en lønnende Sysselsættelse af denne stadig saa betydelig forøgede Handelsflaade, udtales der følgende i en velkendt „Shipping Review“: „En temmelig udbredt Anskuelse er, at den store Forøgelse af den britiske Handelsflaade — med saavel Dampskibe som Seilfartøier — som har fundet Sted i de sidste 3 Aar, vil blive efterfulgt af en mærkbar Nedgang i Fragtmarkedet. Hvad Seilfartøier angaar, er der ogsaa al Grund til at antage, at der virkelig har været Overproduktion; men med Hensyn til Dampskibe maa det erindres, at øget Tonnage ikke altid er ensbetydende med en Forøgelse af Lasterum, men i ikke ringe Udstrækning modsvarer en forøget Evne til at føre Passagerer, for hvis Bekvemmelighed nu ganske andre Krav paa Plads gjør sig gjældende end tidligere, samtidig som de lettede Søfartsforbindelser i saa høi Grad har forøget Antallet af Reisende. Af Nutidens Passagerdampskibe fordres ogsaa større Hurtighed, hvad der igjen kræver kraftigere, større Plads optagende Maskiner; og om Overfarten medtager kortere Tid, følger deraf kun undtagelsesvis et større Antal Reiser. Ligesom Nedsættelse af Pasagerafgifterne har øget Trafikken, saaledes har ogsaa de lavere Fragter medført en Stigning i den transatlantiske Varetrafik. Saafremt derfor Anskaffelsen af nye Dampskibe holdes inden rimelige Grænser, saaledes som Tilfældet har været i det sidstforløbne Aar, er der al Sandsynlighed for, at det nu begyndte Aar vil bringe Dampskibsredere godt Udbytte.

Den britiske Flaades registrerede Fartøier bestod ifølge en Opgave i „Journal of the Chamber of Commerce“ den 31te December sidstl. af: Dampskibe 7 734 dr. 8 545 330 Tons, Seilskibe 13 839 dr. 3 114 763 Tons, tilsammen 21 573 dr. 11 660 093 Tons, følgelig ikke ubetydelig overstigende hele Verdens øvrige Handelsflaader. Til sammes Bemanding har 234 910 Mand fundet Sysselsættelse i 1890, af hvilke 26 998 var udenlandske Sømænd, og af disse igjen formodentlig Flertallet Svensker og Nordmænd; nærmere Opgave herom er det imidlertid ikke lykkedes at erholde.

Skibsfarten paa britiske Havne har i 1891 fundet Sted i den nedenfor angivne Udstrækning:

Fra og til Udlandet.

Indklarerede lastede	britiske	Fartøier	. . . . .	20 346 696 Tons
—	—	udenlandske	— . . . . .	7 754 091 „
			Tilsammen	<u>28 100 784 Tons</u>
Udklarerede	—	britiske	— . . . . .	25 187 660 Tons
—	—	udenlandske	— . . . . .	9 025 790 „
			Tilsammen	<u>34 213 440 Tons</u>
Tilsammen ind- og udklarerede.			. . . . .	62 314 224 Tons
		mod i 1890.	. . . . .	62 837 183 „
		og i 1889.	. . . . .	61 566 701 „

De ovenanførte udenlandske Fartøier fordeler sig paa de forskjellige Lande som nedenfor anført:

Nationalitet	Indklarerede. Tons.	Udklarerede. Tons.	Tilsammen. Tons.
Norske . . . . .	2 064 754	1 732 632	3 797 386
Tyske . . . . .	1 167 629	2 094 133	3 261 762
Hollandske . . . . .	906 273	909 568	1 815 841
Svenske . . . . .	779 308	803 237	1 582 545
Danske . . . . .	670 899	861 801	1 532 700
Franske . . . . .	578 972	816 426	1 395 398
Spanske . . . . .	574 985	578 543	1 153 528
Belgiske . . . . .	360 915	414 550	776 465
Russiske og finske. . . . .	213 261	209 426	422 687
Italienske . . . . .	163 732	219 153	382 885
Forenede Stater . . . . .	151 619	132 745	284 364
Græske . . . . .	54 885	134 849	189 734
Østerrigske . . . . .	40 942	63 426	104 378
Portugisiske . . . . .	19 501	30 995	50 496
Andre Landes . . . . .	6 406	23 296	29 702
<b>Tilsammen</b>	<b>7 754 091</b>	<b>9 025 780</b>	<b>16 779 871</b>

Ved en Sammenligning med de modsvarende Opgaver i den sidst afgivne Aarsberetning — se Side 290 — fremgaar, at Fragtfarten med norske Fartøier er bleven forøget med 4 057 Tons, med svenske Fartøier med 34 576 Tons, hvorved de sidstnævnte nu indtager den fjerde Plads blandt fremmede Nationers Fartøier i britiske Havne.

#### Kystfarten.

Indklarerede lastede	britiske	Fartøier . . . . .	29 043 933 Tons
--	udenlandske	-- . . . . .	108 963 „
		<b>Tilsammen</b>	<b>29 152 896 Tons</b>
Udklarerede	britiske	-- . . . . .	27 667 196 Tons
--	udenlandske	-- . . . . .	105 760 „
		<b>Tilssammen</b>	<b>27 772 956 Tons</b>
eller ialt ind- og udklarerede . . . . .			56 925 842 Tons

udgjørende ikke langt fra en Million Tons mere end i 1890.

Varetransporten mellem britiske Havne og Havne i Norge har fordelt sig saaledes paa de forskjellige Nationers Fartøier:

Fartøiernes Nationalitet.	Fra Norge. Tons.	Til Norge. Tons.	Tilsammen. Tons.
Norske . . . . .	915 260	656 805	1 572 065
Britiske . . . . .	204 442	199 340	403 782
Danske . . . . .	28 591	3 831	32 422
Svenske . . . . .	11 906	11 121	23 027
Tyske . . . . .	5 525	14 676	20 201
Russiske og finske . . . . .	4 611	3 176	7 787
Forenede Stater . . . . .	—	4 991	4 991
Hollandske . . . . .	553	3 812	4 365
Spanske . . . . .	—	1 135	1 135
Franske . . . . .	283	566	849
Belgiske . . . . .	122	122	244
<b>Tilsammen</b>	<b>1 171 293</b>	<b>899 575</b>	<b>2 070 868</b>

Nedenstaaende Tal viser Omfanget af Norges Skibsfart paa Londons Generalkonsulatdistrikt i 1891, sammenlignet med 1890:

	1890.		1891.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Antal.	Tons	Antal.	Tons	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomne Fartøier								
med Ladning	4 493	1 845 826	4 090	1 771 793	—	—	403	74 033
i Ballast . .	1 226	621 229	1 253	630 648	—	9 419	9	—
Tilsammen	5 755	2 467 055	5 243	2 402 441	—	—	412	64 614
Afgaaede Fartøier								
med Ladning	3 286	1 393 167	3 168	1 444 129	—	50 962	118	—
i Ballast . .	2 514	1 095 117	2 323	1 062 470	—	—	191	32 647
Tilsammen	5 800	2 488 284	5 491	2 506 599	—	18 315	309	—
Skibsfartens hele								
Omfang . .	11 555	4 955 339	10 834	4 909 040	—	—	721	46 299
Bruttofragter med								
ank. Fartøier. .	£ 1 620 241		£ 1 359 237		—	—	£ 261 004	
afgaaede . . . .	£ 1 087 126		£ 900 323		—	—	£ 186 803	
Tilsammen	£ 2 707 367		£ 2 259 560		—	—	£ 447 807	

Skibsfarten paa Londons Havn udgjorde (ballastede Fartøier ikke medregnede):

	1889.		1890.		1891.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske Fartøier:						
ankomne. . . .	831	390 335	812	409 837	844	421 751
afgaaede. . . .	103	46 191	107	53 195	116	54 344
Tilsammen	934	436 526	919	463 032	960	477 095

Ifølge de af Board of Trade offentliggjorte statistiske Tabeller deltog norske Fartøier i Varetransporten mellem Storbritannien og Irland samt fremmede Lande og Kolonier med den nedenfor anførte Tonnage: (lastede Fartøier)

Fra Norge ankom 915 260 Tons og afgik 656 805 Tons, Sverige ank. 220 583, afg. 92 521, Rusland ank. 139 563, afg. 73 215, Danmark ank. 8 025, afg. 69 595, Tyskland ank. 19 979, afg. 62 397, Holland ank. 2 591, afg. 2 830, Belgien ank. 14 786, afg. 2 345, Frankrig ank. 53 249, afg. 44 232, Spanien ank. 16 991, afg. 25 875, Portugal ank. 3 104, afg. 8 701, Italien ank. 3 242, afg. 66 716, Grækenland ank. 1 629, afg. 5 060, Rumænien ank. 7 295, afg. 1 697, Tyrkiet ank. 4 820, afg. 1 686, Ægypten ank. 6 523, afg. 16 278, Forenede Stater ank. 201 418, afg. 41 303, Mexico, ikke-britiske Kolonier i Vestindien samt Centralamerika ank. 17 160, afg. 24 138, Brasilien ank. 4 068, afg. 216 210, Peru ank. 764, afg. 701, Chili ank. 2 104, afg. 2 397, andre Lande ank. 58 939, afg. 150 080, britiske Kolonier i Nordamerika ank. 286 633, afg. 61 776, Ostindien, Ceylon, Singapore og Mauritius ank. 15 269, afg. 15 657, Australien og New-Zeealand ank. 8 733, afg. 12 541, Vestindien ank. 28 018, afg. 19 204, andre britiske Besiddelser ank. 24 008, afg. 58 672, tilsammen ank. 2 064 754, afg. 1 732 632, mod i 1890 ank. 2 119 784, afg. 1 672 955 og i 1889 ank. 1 964 785, afg. 1 644 366.

Nedenstaaende Tabel viser Antallet og Drægtigheden af de norske Fartøier, som i 1891 er blevne udklarede fra Hovedstationen samt hver enkelt

af Vicekonsulsstationerne inden Distriktet, tilligemed Beløbet af de ved hver Station oppebaarne Konsulatafgifter samt Afgifter til den svenske Kirke i London:

	Udklarerede norske Fartøier		Konsulatafgifter.*)			Afgifter til den svenske Kirke i London.*)		
	Antal.	Tons.	£	sh.	d	£	sh.	d
I London . . . . .	876	445 411	1 943	7	6	113	14	1
Amble . . . . .	56	20 864	76	—	5	1	4	8
Appledore . . . . .	1	183	1	10	11	—	—	—
Barrow . . . . .	28	18 347	66	7	1	1	8	—
Belfast . . . . .	79	44 695	157	8	6	—	8	1
Berwick . . . . .	10	1 832	7	13	—	—	8	11
Blyth . . . . .	329	137 033	582	9	2	8	11	9
Boston . . . . .	55	15 087	53	4	9	—	7	7
Bridgewater . . . . .	20	4 561	18	8	9	—	17	10
Bristol . . . . .	80	41 023	165	18	5	2	11	7
Cardiff . . . . .	519	341 112	1 368	3	10	37	8	9
Cork . . . . .	28	14 471	50	12	—	—	—	—
Cowes . . . . .	2	492	3	5	2	—	5	6
Dartmouth . . . . .	6	2 061	8	2	5	—	6	6
Douglas . . . . .	5	1 124	3	18	8	—	—	—
Dover . . . . .	8	1 899	8	12	9	—	—	—
Dublin . . . . .	66	37 649	140	14	2	3	2	—
Dundalk . . . . .	1	308	1	16	7	—	—	—
Exeter . . . . .	12	3 613	14	4	7	—	5	2
Falmouth . . . . .	9	3 547	12	8	2	—	—	—
Fleetwood . . . . .	89	51 401	181	—	7	1	—	6
Fowey . . . . .	6	869	11	15	—	—	—	—
Galway . . . . .	5	2 442	11	10	2	1	1	3
Gloucester . . . . .	52	30 278	126	7	—	7	2	3
Goole . . . . .	59	22 768	112	15	3	—	—	—
Grimsby . . . . .	235	91 082	535	1	7	8	14	6
Guernsey . . . . .	12	3 338	14	6	4	—	—	—
Hartlepool . . . . .	235	67 607	493	17	6	25	—	11
Harwick . . . . .	21	7 576	27	8	9	—	6	10
Hayle . . . . .	1	239	1	17	10	—	—	—
Hull . . . . .	279	99 631	695	12	6	39	3	2
Jersey . . . . .	10	2 230	8	18	4	—	8	—
Ipswich . . . . .	20	4 930	31	10	9	1	10	7
Limerick . . . . .	9	3 779	14	12	8	—	5	4
Littlehampton . . . . .	9	1 803	11	7	5	—	10	7
Liverpool . . . . .	421	235 532	926	8	—	15	19	6
Llanelly . . . . .	22	7 499	36	7	—	—	—	—
Londonderry . . . . .	13	4 924	17	4	6	—	—	—
Lowestoft . . . . .	32	8 795	33	—	4	—	—	—
Lynn . . . . .	25	10 029	52	—	8	2	17	5
Maryport . . . . .	7	3 017	11	11	1	—	7	2
Middlesbro . . . . .	154	48 854	232	6	—	2	15	10
Milford . . . . .	19	7 620	29	12	1	—	—	—
Newcastle . . . . .	536	201 666	978	11	—	22	6	4
Newhaven . . . . .	34	8 925	32	14	10	—	—	—

\*) Af norske og svenske Skibe tilsammen.



	Udklarerede norske Fartøier.		Konsulatafgifter.			Afgifter til den svenske Kirke i London.		
	Antal.	Tons.	£	sh.	d	£	sh.	d
Newport . . . . .	146	87 742	334	10	1	4	11	10
Newry . . . . .	6	3 631	12	13	10	—	—	—
Padstow . . . . .	1	120	2	3	7	—	6	9
Penzance . . . . .	11	2 684	10	14	3	—	9	6
Plymouth . . . . .	56	21 720	93	5	1	3	2	4
Poole . . . . .	40	8 765	40	14	10	1	10	11
Portsmouth . . . . .	26	8 085	33	14	4	1	—	3
Port Talbot . . . . .	3	893	3	2	6	—	—	—
Ramsgate . . . . .	18	3 743	15	10	—	—	8	5
Rochester . . . . .	38	11 333	58	4	3	1	15	1
Rye . . . . .	3	470	2	2	7	—	—	—
Scarborough . . . . .	14	2 599	9	15	10	—	—	—
Seaham . . . . .	19	2 762	10	3	7	—	—	—
Shields . . . . .	196	145 829	195	10	3	1	13	10
Shoreham . . . . .	31	7 601	30	18	7	—	7	2
Sligo . . . . .	5	3 112	10	17	7	—	—	—
Southampton . . . . .	51	19 556	67	10	4	1	18	6
Sunderland . . . . .	133	48 592	383	10	1	11	18	9
Swansea . . . . .	79	33 168	145	16	8	3	2	4
Teignmouth . . . . .	17	2 721	11	9	11	—	5	10
Truro . . . . .	9	3 886	14	13	3	—	7	8
Waterford . . . . .	12	6 579	24	9	5	—	10	7
Weymouth . . . . .	9	2 550	11	7	1	—	—	—
Wisbech . . . . .	12	3 887	20	12	6	—	16	8
Yarmouth . . . . .	61	13 425	70	9	3	2	3	4
Tilsammen	5 491	2 506 599	10 926	3	8	337	0	4
(svenske Skibe ialt	2 346	1 064 852).						

Paa- og Afmønstringer med norske Fartøier i 1891. I London paamønstreredes 953 og afmønstreredes 1 175, ved de lønnede Vicekonsuler i Cardiff 1 123, 835, i Liverpool 1 521, 1 212, i Newcastle 61, 151, ved Distriktets øvrige Vicekonsulsstat. 1 381, 2 170, ialt paamønstreret 5 039, afmønstreret 5 543 mod i 1890 5 670, 6 381, i 1889 5 435, 5 745.

Anmeldte Rømninger fra norske Fartøier i 1891. I London 68, i Cardiff 190, i Liverpool 77, i Newcastle 59, ved Distriktets øvrige Vicekonsulsstationer 221, ialt 615, mod i 1890 676, i 1889 847.

Antallet af Skibbrudne, Syge og Nødlidende, som er blevne hjemsendte eller paa anden Maade har modtaget Understøttelse fra Generalkonsulatet eller under sanne hørende Vicekonsulater, og for hvem Regning over de havte Udgifter er bleven indsendt til vedkommende norske eller svenske Myndighed, udgjorde af norske Undersaatter i 1889 582 i 1890 631 og i 1891 793, svenske Do. 81, 141, 138, Udlændinger 14, 26, 34, ialt 677, 798, 965.

Ved Sømandsanvisninger er der i Aarets Løb bleven hjemsendt følgende Beløb til Norge: Indbetalte ved Generalkonsulatet 55, £ 575.10.0, til Vicekonsulaterne i Cardiff 18, £ 195.3.0, Hull 7, £ 161.18.9, ialt 80, £ 932 11.9, mod i 1890 123, £ 1 063.18.0, i 1889 141, £ 1 290.18.0.

Efterladenskaber efter afdøde norske Sømænd, hvoraf de fleste havde tjenstgjort ombord i britiske Fartøier, er af Generalkonsulatet modtagne

og oversendte til vedkommende Myndigheder med nedenstaaende Beløb: i 1889 Antal afdøde 119, £ 766.7.3, i 1890 124, £ 958.3.6, i 1891 112 £ 667.9.11.

Desuden er i 1891 gennem Generalkonsulatet og de under samme hørende Vicekonsulater bleven hjemsendt Efterladenskaber, alene bestaaende af Effekter, efter 36 norske Sømænd.

Af Generalkonsulatet er modtaget og videre besørget nedenstaaende Antal Breve, adresserede til Førerne og Besætningerne paa norske og svenske Fartøier, saavelsom til andre norske og svenske Undersaatter, som leilighedsvis har opholdt sig i London: i 1889 20 095, 1890 22 140, 1891 22 651.

Naar til de inden dette Distrikt indflydte £ 337.04 lægges de fra Leith Konsulatsdistrikt modtagne £ 42.9 2, er det samlede Beløb af de i Aaret 1891 for svenske Fartøier erlagte Afgifter til Vedligeholdelse af Ulrika Eleonora Kirken i London opgaet til £ 379.9 6, mod i 1890 £ 366.19 0, i 1889 £ 357.19 2.

Af Førere af norske Fartøier erlagdes ved Generalkonsulatet frivillige Bidrag til den herværende norske Sømanskirke til et samlet Beløb af £ 90. 15. 2, mod i 1890 £ 87. 4. 9<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, mod i 1889 £ 76. 18. 4.

De ligeledes frivillige fra saavel norske som svenske Skibsførere gennem Generalkonsulatet indsamlede Bidrag til "Seamen's Hospital" i Greenwich, udgjorde tilsammen £ 55. 11. 8 mod £ 58. 6. 2 i 1890 og £ 54. 5. 4 i 1889.

"Scandinavian Sailors Temperance Home" hersteds har under Aaret yderligere udviklet sin velsignelsesrige Virksomhed. Ikke færre end 3 427 Sømænd har under sit Ophold i denne Havn der fundet et Hjem i Ordets bedste Betydning. Af disse var 701 Nordmænd, 1 942 Svensker samt 784 af anden Nationalitet. Mærkeligt er det forholdsvis ringe Antal af Nordmænd, som har benyttet sig af de dem her tilbudte Fordele, uagtet denne Havn, som bekjendt, besøges af et langt større Antal norske Sømænd end svenske. Jeg har forgjæves søgt at finde nogen Grund hertil. Det mest veltalende Vidnesbyrd om den Indflydelse, som Hjemmets Bestyrer formaar at udøve paa de derboende Sømænd, er de Besparelser af optjente Hyrer, som ved Hjemmets Omsorg er blevene reddede fra Bortødsling og blevene hjemsendte. Beløbet af disse Remisser opgik i 1891 til £ 15 317. 15. 0, hvoraf til Sverige £ 10 619 0. 0, til Norge £ 2 410. 10. 0 og til andre Lande £ 2 288. 5. 0, hvilket for Sveriges Vedkommende modsvarer ikke mindre end 524 Kr. for hver Dag i Aaret. Heri, ligesom i den for Remitterterne ugunstige Kurs, som af Kommerskollegium er bleven fastsat ved Omsætning af saadaane Remisser til svensk Mynt, er ogsaa Grunden at søge til, at stadig færre henvender sig til Generalkonsulatet for Hjemsendelse af Hyrebeløb.

Det herværende engelske "Sailors Home", hvis Ledelse ogsaa fortjener al Anerkjendelse, er i 1891 bleven besøgt af 314 Nordmænd og 276 Svensker.

"The Scandinavian Benevolent Society", hvis Kapital ved Aarets Udgang beløb sig til £ 1 375. 7 5, har skaffet 42 Personer fri Hjemreise, uddelt Pengeunderstøttelse til 165 med £ 249. 6. 10, samt Billetter til Mad og Logis for 2 921 Trængende, hvilket har medført en Udgift af £ 74. 12. 10.

Sygepleie for Sømænd ydes fremdeles uden nogensomhelst Godtgjørelse i de 4 herværende Hospitaler, som er blevene oprettede af det for 71 Aar siden stiftede "Seamen's Hospital Society", og hvoraf Hospitalet i Greenwich er det betydeligste. Under sidstforløbne Aar har ikke færre end 3 152 Patienter erholdt Sygepleie dersteds, medens 10 358 udenfor Hospitalet boende har modtaget Lægehjælp og Medicin. Af de førstnævnte var 152 Nordmænd og 138 Svensker.

I det herværende "German-Hospital" modtages ogsaa Nordmænd og Svensker altid beredvilligt og uden Godtgjørelse. 17 Svensker og 4 Nordmænd hau under Aarets Løb benyttet sig deraf.

### Næringsveie.

I Lighed med, hvad der i den sidst afgivne Aarsberetning blev iagttaget, vil under denne Rubrik blive meddelt Oplysninger af mere almindelig Interesse betræffende de Industrigrene, hvortil de vigtigere af de forenede Rigers Exportartikler henhører.

### Trælast.

Totalimporten i 1891 af hugget og saget Virke udgjorde i loads: Hugget Virke 2 251 577. Saget do. 4 374 552, tils. 6 626 129 mod i 1890 7 212 683, 1889 7 878 396, 1888 6 465 205, 1887 5 645 582.

Denne Import og sammes beregnede Værdi fordeler sig mellem de forskellige Lande, saaledes som nedenfor anført, og hidsættes til Sammenligning ogsaa de modsvarende Opgaver for de nærmest forudgaaende to Aar.

### Hugget Virke.

Fra	1891		1890		1889	
	Loads	£	Loads	£	Loads	£
Sverige . .	354 633	496 730	340 519	493 595	362 692	558 553
Norge . . .	340 205	443 419	332 826	453 004	373 791	541 260
Rusland . .	289 069	469 007	316 952	534 366	363 956	661 041
Tyskland . .	278 084	627 972	287 482	727 352	285 922	720 995
Ostindien . .	39 792	414 853	46 937	528 450	57 589	690 025
Forenede						
Stater . .	143 032	643 171	151 697	615 140	148 605	633 832
BritiskNord-						
amerika . .	151 828	703 604	180 066	883 461	227 229	1 149 784
Andre						
Lande . .	648 934	710 031	621 945	769 186	569 707	679 628
tilsammen	2 251 577	4 508 787	2 278 374	5 004 554	2 389 491	5 635 118

### Saget Virke.

Sverige . .	1 467 251	2 931 472	1 562 895	3 392 410	1 661 726	3 840 028
Norge . . .	386 494	844 603	408 392	949 283	444 302	1 082 155
Rusland . .	1 218 025	2 427 588	1 202 222	2 566 905	1 476 164	3 386 469
Forenede						
Stater . .	308 034	859 355	308 424	932 863	379 536	1 218 957
BritiskNord-						
amerika . .	390 597	2 013 452	1 185 205	2 903 524	1 233 750	3 257 529
Andre						
Lande . .	104 151	303 338	111 176	347 136	123 271	357 197
tilsammen	4 374 552	9 379 808	4 778 314	11 092 221	5 318 750	13 142 333

### Stav.

Norge . . .	26 277	56 905	33 712	78 954	36 857	84 203
Sverige . .	20 246	36 030	24 125	50 085	26 977	55 994
Andre						
Lande . .	83 578	497 608	98 158	540 204	106 311	553 918
tilsammen	130 101	590 543	155 995	669 243	170 155	694 115

Hertil kommer Ved, hvoraf der indførtes til London (Opgaven over Importen til de øvrige Havne saavel som over den beregnede Værdi savnes):

	1891.	1890.	1889.
Norge . . .	Favne 6 000	Favne 6 100	Favne 9 600
Sverige . . .	— 44 000	— 40 000	— 45 000
Finland . . .	— 13 000	— 11 000	— 13 000

Aarets Import af hugget og saget Virke fordeles sig mellem de forskjellige britiske Havne saaledes, som nedenfor anført.

Havn	Hugget Virke	Saget Virke	Tilsammen
	Loads	Loads	Loads
London . . . . .	188 198	1 135 086	1 323 284
Liverpool . . . . .	147 997	480 436	628 433
Cardiff . . . . .	474 904	135 445	610 349
Hull . . . . .	153 591	369 861	523 452
Hartlepool . . . . .	167 459	192 005	359 464
Grimsby . . . . .	70 699	192 539	263 228
Newport . . . . .	155 938	29 403	185 341
Grangemouth . . . . .	39 746	140 107	179 853
Newcastle . . . . .	70 241	62 973	143 214
Sunderland . . . . .	77 201	49 533	126 734
Bristol . . . . .	6 763	116 203	122 966
Gloucester . . . . .	9 904	111 377	121 281
Swansea . . . . .	86 913	21 447	108 360
Fleetwood . . . . .	25 010	75 457	100 467
Borrowstoness . . . . .	85 809	9 632	95 441
Greenock . . . . .	50 873	40 684	91 557
Belfast . . . . .	16 614	75 018	91 432
Leith . . . . .	7 911	81 040	88 951
Glasgow . . . . .	19 309	67 855	87 164
Dublin . . . . .	13 320	71 776	85 096
Wisbech . . . . .	6 578	68 797	75 375
Alloa . . . . .	69 902	4 890	74 792
Southampton . . . . .	6 866	61 144	68 010
Barrow . . . . .	27 147	32 749	59 896
Dundee . . . . .	12 895	46 451	59 346
Plymouth . . . . .	19 162	37 126	56 288
South Shields . . . . .	29 353	22 685	52 038
North Shields . . . . .	25 822	18 368	44 190
Yarmouth . . . . .	1 715	42 216	42 931
Middelsbro . . . . .	29 111	13 093	42 204
Lynn . . . . .	3 969	33 169	37 138
Aberdeen . . . . .	10 278	26 077	36 355
Goole . . . . .	4 071	32 014	36 085
Poole . . . . .	874	33 808	34 682
Montrose . . . . .	745	33 023	33 768
Granton . . . . .	11 861	19 327	31 188
Boston . . . . .	18 198	10 466	28 664
Kirkcaldy . . . . .	21 157	6 263	27 420
Lowestoft . . . . .	10 850	12 875	23 725

Havn.	Hugget Virke. Loads.	Saget Virke. Loads.	Tilsammen. Loads.
Cork . . . . .	2 328	19 506	21 833
Newhaven . . . . .	49	18 267	18 316
Ayr . . . . .	6 760	11 554	18 314
Harwich . . . . .	1 758	15 027	16 785
Rochester . . . . .	6 066	10 009	16 075
Portsmouth . . . . .	3 329	12 464	15 795
samt 64 Havne med mindre end 15 000 loads hver.			

Ved en Sammenligning med de tilsvarende Tal for 1890 — se nævnte Aars Indberetning Side 304 — viser det sig, at Importen til London af saavel hugget som saget Verke er gaaet ned med tilsammen noget over 200 000 loads.

Det sagede Virke, som indførtes til London, bestod af: fra Norge Planker 24 000 St., fra Sverige 2 689 000 St., Battens 372 000 St., 3 967 000 St., Bord 5 906 000 St., 8 767 000 St.

Af disse indtager høvlede Bord nu den første Plads og nyder fremdeles god Efterspørgsel til lønnende Priser. For nogle Aar siden stod Norge først, hvad denne Import betræffer, men Sverige har nu taget Ledelsen. Indførselen af Planker fra sidstnævnte Land viser en Nedgang, i Forhold til næstforegaaende Aar, af ikke mindre end henimod 900 000 St., ligesom ogsaa af Battens med 683 000 St., af hvilken Slags derhos den betydeligere Del end før bestod af mindre Dimensioner. Ogsaa af svenske Bord aftog Importen med 630 000 St., hvorved dog bør erindres, at samme for 1890 var den største, som hidtil er forekommet. Fra Norge derimod steg nævnte Import med ikke mindre end næsten 1 300 000 St.

I samtlige hersteds offentliggjorte Aarsoversigter inden Trælastmarkedet, sasvidt saadanne har været tilgængelige, har man særlig henledet Opmærksomhed paa den af svenske Exportører besluttede Indskrænkning fra 6 til 4 Maaneder af den de herværende Kjøbere hidtil tilstaaede Kredit; og om end muligens denne Forholdsregel — idetmindste til en Begyndelse — kommer til at virke noget hæmmende paa Salgene, turde det dog være ubestrideligt, at man derigjennem i væsentlig Grad vil opnaa at forebygge det Misbrug, som mindre solide Kjøbere har gjort af den hidtils alene af de svenske Producenter bevilgede lange Henstand med Betalingen, og som under det forløbne Aar har forarsaget Producenter temmelige betydelige Tab.

#### Træmasse.

I de herværende officielle Opgaver gjøres der ingen Forskjel mellem de ulige Slags af denne Tilvirkning, hvorimod de alle optages under den fælles Benævnelse „Pulp of Wood“. Som fremgaar af den nedenfor anførte Redegjørelse for de sidste 3 Aar, befinder Importen sig i jevn Stilling. Der indførtes fra:

	1889.		1890.		1891.	
	Tons.	Værdi. £	Tons.	Værdi. £	Tons.	Værdi. £
Norge . . . . .	89 622	426 948	97 279	438 829	103 522	436 581
Sverige . . . . .	18 049	119 375	25 620	181 795	36 860	258 883
Andre Lande . . . . .	13 683	142 248	14 938	146 217	16 082	153 622
Tilsammen	121 534	688 571	137 837	766 841	156 464	848 986

og viser det sig heraf, at om end Importen fra Sverige befinder sig i en for-

holdsvis hurtigere Stigning end den fra Norge, sidstnævnte dog indtager den uden Sammenligning vigtigste Plads, idet den for nærværende gaar op til omtrent den dobbelte Kvantitet af Importen fra samtlige øvrige Lande. Den inden Norge og Sverige i de sidste Aar besluttede og iværksatte Indskrænkning i Fabrikationen siges at have medført det forønskede Resultat, og turde det være ubestrideligt, at det med Hensyn til denne Industri, ligesom i endnu højere Grad for Trævarefabrikationens Vedkommende, ligger i de skandinaviske Producenters Magt, ved Produktionens nøie Afpassning efter Forbrugets Behov at regulere Priserne saaledes, at de kan arbeide med nogenlunde god Fortjeneste. Raaproduktet taber i de allerfleste Fald ikke ved at blive staaende paa Roden; tværtimod turde sammes Tilvækst svare god Rente for den Kapital, som den repræsenterer.

### Landbrugsprodukter.

Smør indtager fremdeles den første Plads blandt de herhenhørende fra Sverige importerede Produkter. Den direkte Import heraf er under Aaret steget med 10 752 Cwts., og overgaaes i Mængde og Værdi alene af Importen fra Danmark og Frankrig, saalees som fremgaar af nedenstaaende Opgaver:

Fra	1889.		1890.		1891.	
	Vægt. i Cwts.	Værdi. i £.	Vægt. i Cwts.	Værdi. i £.	Vægt. i Cwts.	Værdi. i £.
Danmark	677 491	3 743 576	824 748	4 422 257	876 211	4 565 840
Frankrig	566 524	3 073 473	525 105	2 847 144	535 196	3 038 063
Sverige .	212 141	1 141 218	224 235	1 175 722	234 987	1 169 187
Holland .	151 073	767 457	156 069	792 786	146 539	770 460
Tyskland	111 027	588 660	104 450	544 271	115 509	615 791
For. Stater	110 187	448 825	84 553	322 385	63 693	251 750
Australien	16 427	80 135	40 249	180 245	54 318	260 800
Canada .	22 634	95 157	15 155	60 739	46 267	187 392
Belgien .	44 453	231 140	37 619	185 899	44 022	240 024
Rusland .	8 398	38 990	8 361	36 297	9 635	45 766
Norge . .	5 135	26 215	3 810	18 050	6 812	35 081
Andre Lande	1 979	8 872	3 362	13 053	2 418	11 027
Tilsammen	1 927 469	10 243 728	2 027 717	10 598 848	2 135 607	11 591 181

Som bekjendt, indgaar der i den danske Smørexport ikke saa lidet svensk og finsk Vare. At bestemme det nøiagtige Beløb heraf turde falde vanskeligt, men da ifølge dansk Opgave Totaludførselen fra nævnte Land i 1891 beløb sig til 91.5 Millioner Skaalpund, medens der indførtes did 21.7, Mill., udgjør altsaa Forskjellen 69.8  $\text{M}$ , eller en Formindskelse af 0.8 Mill.  $\text{M}$  mod det foregaaende Aar. Paa Grund heraf antages det, at Danmarks egen Produktion ikke alene ikke har steget under det sidstforløbne Aar, men endog har aftaget noget. Den med 51 460 Cwts. forøgede Import til Storbritannien bør derfor formentlig tilskrives Transitomsætning. Da det derhos er kjendt, at Forsendingen af finsk Smør over Kjøbenhavn er betydelig aftaget, synes heraf med Grund at kunne slutes, at den nysnævnte Forøgelse af Exporten fra Danmark for en væsentlig Del udgjordes af svensk Vare. De ovenfor angivne Værdier af det fra de forskellige Lande hid indførte Smør grunder sig paa de af Importørerne ved Indklareringen meddelte Opgaver, og kan derfor visselig ikke tilkjendes fuld Nøiagtighed; men de turde dog i det store og hele findes temmelig overensstemmende med det virkelige Forhold. En

Sammenligning mellem de nævnte Værdier turde derfor ikke mangle Interesse; for 1891 faar man da følgende Resultat:

Smør fra Frankrige beregnes at koste 113. 6 d pr. Cwts., fra Danmark 111. 1, fra Belgien 109. 0, fra Sverige 108. 0, fra Tyskland 106. 7, fra Holland 105. 2, fra Norge 103. 0, fra Australien 96. 0, fra Rusland 95. 0, fra Canada 81. 0, fra de forenede Stater 79. 0, fra andre Lande 91. 0, alt i Middelspris pr. Aar.

Heraf fremgaar, at det franske Smør betinger den høieste Pris, en naturlig Følge af den korte Afstand fra Storbritanniens største Marked, London, som fra Bretagne og Normandie forsynes med en væsentlig Del af den betydelige Konsumtion af usaltet Bordsmør. Dernæst kommer det danske, som i Landets mellemste og nordlige Fabrikdistrikter indtager en lignende Stilling. De lave Tal, som angiver Middelværdien af svensk Smør — som jo i Almindelighed her sælges som dansk — turde vel egentlig bero derpaa, at den svenske Tilvirkning endnu ikke har opnaaet den Ligeartedhed, som udmærker det danske Smør. Norsk Smør ansees af Sagkyndige nærmest at staa ved Siden af finsk; begge betragtes for nærværende som god sekunda Vare, med stadig Forbedring af Kvaliteten. Af den øvrige Tilførsel fortjener særlig den fra Australien Opmærksomhed, ikke alene paa Grund af den stadig øgede Mængde, men end mere formedelst dens gode Beskaffenhed. Det forsendes, sædvanligvis pakket i Kasser paa 56 à 112  $\text{P}$ , i Lasterum, der er afkølede til en Temperatur af  $\div 4^{\circ} \text{C}$ . ( $+ 25^{\circ} \text{F}$ .), kan uden Skade opbevares efter Hidkomsten for en Tid af lige op til 3 Uger og finder stor Efterspørgsel til en Pris, som under sidstforløbne Aar er naaet op til 120 sh. à 128 sh, eller alene 10 sh. mindre end for det fineste danske. Da dette Smør synes at skaffe baade Producenterne og de herværende Udsælgere god Fortjeneste, tør det antages, at Tilførselen heraf kommer til at stige i stadig større Grad. Nye Meierier, indrettede efter de bedste danske Mønstere, oprettes paa Produktionsstederne i stadig større Antal og har paa den Tid af Aaret, da der er Vinter i Europa, en saagodtsom ubegrænset Tilgang paa fortrinlig Græsmelk, som leveres af Landmændene under streng Kontrol fra Myndighedernes Side, hvilke gjør alt for at fremme denne Export.

Ogsaa Importen fra Canada har i 1891 været 3 Gange saa stor som Aaret før, og om end Kvaliteten endnu paa langt nær er jevn og tilfredsstillende, udmærker dog denne Vare sig ved en fast, voxlignende Masse, som særlig sættes Pris paa i Scotland, hvor man især lægger Vægt paa Holdbarhed. „Hertil kommer, siges der i en velvillig meddelt Opsats fra sagkyndigt Hold, „at saagodtsom alt andet end dansk (skandinavisk?) Smør giver de engelske Detailhandlende større Udsigt til Fortjeneste. Smør fra saavel Australien som Canada taaler godt nogen Tids Opbevaring under et vaxlende Marked; da derhos Prisen ikke saa nøie kan kontrolleres, bliver det let Gjenstand for Spekulation. Derimod kræver Forretninger med transatlantisk Smør større Kapital, da der forlanges kontant Opgjør. I Modsætning hertil kan enhver liden Detailhandlende i Kjøbenhavn erholde sit ugentlige Behov, f. Ex. af 10 Dritler dansk Smør mod en ti Dages Vexel, uden, paa Grund af den der-værende Smørnotering, at resikere stort derved, men kan paa den anden Side heller ikke paaregne stor Fortjeneste deraf, især som Følge af den her indgroede Vane at benytte dansk Smør som Løkkemiddel for at vinde Kunder, ved at sælge samme med ringe, om overhovedet nogen, Fortjeneste. De her anførte Forhold er visselig i og for sig meget at beklage, men turde nu vanskelig kunne afhjælpes. For den danske Producent medfører det dog den Fordel, at han derigjennem kan paaregne at faa sin Vare betalt med — paa det nærmeste — den engelske Detailpris.

Da Smør udgjør et af de vigtigste Næringsmidler for den store Masse af den britiske Befolkning, udøver dennes økonomiske Stilling en væsentlig Indflydelse paa Afsætningen af nævnte Vare og den derved betingede Pris. Den under det sidste Aar raadende jævne Adgang til Arbejde med høi Aflønning har ogsaa havt til Følge, at uagtet Importen af Smør er bleven øget med over 100 000 Cwts., Middelprisen alligevel har steget med omkring 4 sh. pr. Cwts. i Forhold til det næst foregaaende Aar. Den forøgede Indtægt antages dog nærmest at være kommen Producenterne tilgode, i langt mindre Grad Importørerne, blandt hvem en stærk Konkurrance har gjort sig gjældende, og som i den københavnske Smørnotering har troet at finde den hovedsagelige Grund til de mindre gunstige Forhold, hvorunder de arbejder. Større Indflydelse i saa Henseende turde imidlertid maaske kunne tillægges de betydelige Konsignationer, som fremdeles finder Sted, især til de nordligere Markeder. Smør importeret paa denne Maade realiseres sædvanligvis til en betydelig lavere Pris, end hvad de, der indsende Ordre, har at erlægge efter Notering, hvorved ogsaa Konkurrancen vanskeliggjøres for disse. For Londons Marked er det skandinaviske Smør af mindre Betydning; men lignende Tendenser viser sig ogsaa der, og med tiltagende Konsignationer maa faste Ordre aftage, uden Tvivl til liden Gavn for denne Forretning i dens Helhed.

Smørforfalskninger — hovedsagelig gennem Iblanding af Margarin, men ogsaa ved Tilsætning af Vand — forekommer i stedse talrigere Mængder. Ikke sjelden udbydes saadanne Blandinger under Navn af „Danish butter“ eller „Danish mixtures“. Danmarks herværende dygtige Meieriagent har vistnok gennem Tiltale for vedkommende Domstol søgt at gjøre Straffeansvar gjældende ligeoverfor saadanne Forfalskninger og samtidig at henlede Almenhedens Opmærksomhed derpaa, at Export fra Danmark af ren eller blandet Margarin ikke forekommer. Men de Bøder, som herved idømmes, er ikke store nok til at kunne stanse dette, med betydelig Gevinst forenede, Bedrageri. Der har ogsaa været Spørgsmaal om at søge istandbragt en international Overenskomst, hvorhved den oprindelige Forfalsker lettere skulde kunne drages til Ansvar, og hvorved Ansvar for Forfalskning af Varer eller Varemærker og for Benyttelsen af vildledende Benævnelser skulde kunne gjøres gjældende ikke blot mod dem, som sælger saadan Vare en detail, men ogsaa mod den ofte udenlandske Tilvirker; men en saadan Forholdsregel synes at møde saa stor Modstand inden de Lande, hvor Brugen af illegitime Midler for at opnaa et udstrakt Marked har vundet en mere almindelig Anvendelse og en vis Hævd, at Opnaaelsen af nævnte, meget ønskelige Maal endnu turde høre til en fjern Fremtid.

Margarin — det vigtigste Erstatningsmiddel for det dyrere Smør — har i 1891 atter fundet forøget Afsætning, antagelig som Følge af Smørrets forhøiede Pris. Der indførtes fra:

Holland . . . . .	1 104 050 Cwts.	til Værdi £ 3 093 595
Frankrig . . . . .	69 016 —	— £ 263 574
Norge . . . . .	26 466 —	— £ 77 863
Andre Lande . . . . .	35 898 —	— £ 123 171
Tilsammen	1 235 430 Cwts.	til Værdi £ 3 558 203

Om Tilvirkningen inden Storbritannien savnes Opgave; men Holland er nok fremdeles den vigtigste Kilde for dette Næringsmiddel. Importen fra Norge er i Løbet af 2 Aar bleven mere end fordoblet, og opgives den norske Vare at være af udmærket Beskaffenhed. Da Prisen paa Oleomargarin —



Margarinens vigtigste Bestanddel — har været underkastet betydelige Fluktuationer og i Almindelighed har steget, angives Udbyttet af nævnte Tilvirkning at have været ikke ubetydelig mindre end tidligere.

Kondenseret Melk er, af Landbrugsprodukter, Norges vigtigste Exportartikel. Speciel Opgave over Mængden og Værdien af Importen heraf findes først i de officielle Redegjørelser betreffende Handelsomsætningen i 1888, og har denne Import siden da udgjort:

Aar.	Cwts	Værdi i £.	Re-Export Cwts.	£
1888 . . .	352 332	734 676	112 560	240 189
1889 . . .	339 892	704 849	111 519	239 665
1890 . . .	407 426	847 625	100 546	225 641

For 1891 savnes tilsvarende Opgaver.

Norges Andel i denne Import udgjorde:

1888 . . .	Cwts. 42 772	£ 93 207	modsvarende	£ 2. 3. 7	pr. Cwt.
1889 . . .	— 42 047	£ 87 594	—	£ 8. 1. 8	- —
1890 . . .	— 61 244	£ 124 472	—	£ 2. 0. 7	- —
1891 . . .	— 62 010	£ 111 555	—	£ 1.18. 6	- --

Det fremgaar heraf, at medens Kvantiteten af denne Tilvirkning Aar for Aar er øget, er derimod Prisen gaaet ned, et Bevis for, at Produktionen er steget hurtigere end Forbruget. Schweiz og Norge — begge Alpelande — synes at være de Lande, hvor denne Industri med størst Fordel kan drives. Forsøg dermed inden England har derimod givet utilfredsstillende Resultater. Saavidt man har kunnet erfare, har Importen af saakaldet „steriliseret Melk“ ikke vundet Fremgang eller idetmindste nogen nævneværdig Omfatning. Imidlertid har der hersteds nylig været udsendt Indbydelse til Dannelse af et Aktieselskab, med en Grundkapital af £ 100 000 og med det Formaal at indkøbe for £ 50 000 og tilgodegjøre et tysk Patent paa Sterilisering af Melk. Fremtiden turde komme til at vise, hvorvidt ikke Sterilisering af godtroende Aktietageres Kapital bliver det nærmeste Resultat. De betydelige Transportomkostninger for en saa voluminøs Vare som ikke-kondenseret Melk turde altid vanskeliggjøre Forsendelse af samme paa længere Afstande.

Flæsk optages i Toldjournalerne under 3 forskjellige Rubrikker, nemlig: „Bacon“ (Sideflæsk), Hamis (Skinker) og Pork (Flæsk, andet end Skinker), hvilket sidste igjen inddeles i saltet og fersk.

Den samlede Import af disse forskjellige Slags udgjorde:

i 1889 . . .	4 862 185	Cwts. til Værdi	£ 10 465 095
i 1890 . . .	5 300 168	— - —	£ 10 298 434
i 1891 . . .	5 069 328	— - —	£ 9 941 418

Foruden gennem denne Import og Nedslagtning inden Landet, fyldes Englands overordentlige Forbrug af dette Fødemiddel ved Indførsel fra Irland Opgaver over Exporten derfra savnes, men et omtrentlig Begreb om sammes Omfang erholdes deraf, at der alene ved Slagterierne i Cork, Limerick og Waterford i 1891 nedslagtedes 614 867 Svin, mod 679 132 i 1890 og 602 245 i 1889.

Sidste Aars Import fordeler sig paa de forskjellige Slags Flæsk saaledes:

Bacon	3 510 209	Cwts. til Værdi	£ 6 650 324
Hams	1 204 803	" " "	" 2 791 437
Pork, saltet	226 798	" " "	" 296 932
" fersk	127 518	" " "	" 302 725.

Sidstnævnte Slags kommer næsten udelukkende fra Holland og Belgien; af de tre andre Sorter, som taaler en længere Transport, importeredes fra de Forenede Stater ikke mindre end 3 961 570 Cwts.; dernæst fra Danmark 580 868 Cwts. Sideflæsk og 2 540 Cwts. Skinker. I Lighed med, hvad Tilfældet er for Smør, indgaar svensk og finsk Sideflæsk i ikke ubetydelig Udstrækning i den danske Export af denne Vare, og kan denne Andel, ifølge Meddelelse fra Danmarks herværende Generalkonsul, antages under 1891 at have beløbet sig til omkring 51 000 Cwts. Importen af Sideflæsk fra Sverige viser en ikke ubetydelig Nedgang i Forhold til 1890; den udgjør nemlig 10 099 Cwts. til en Værdi af £ 47 703. Da Opræt af Svin og Anlæg af Svinelagterier udgjør saa at sige et Anhang til Meieribriften, fortjener den anførte Tilbagegang adskillig Opmærksomhed, og turde Grunden til samme nærmest være at søge i de høje Kornpriser; fra sagkyndigt Hold er der bleven udtalt Frygt for, at den ved Importtolden paa Korn foranledigede Stigning af Prisen paa Kraftfoder turde komme til at medføre en hæmmende Indflydelse paa den inden Sverige i senere Aar saa opblomstrende Meieribriften og hvad dermed staar i Forbindelse. Hurtig, regelmæssig og hyppig Dampskibsforbindelse med Englands vigtigste Konsumtionssteder udgjør ogsaa et Hovedvilkaar for, at Smør, Flæsk og andre lidet holdbare Madvarer skal kunne drage den størst mulige Fordel af dette Marked; og i denne Henseende staar der endnu meget tilbage at ønske, især for Afsætningen til London. At Veien derhen bør lægges over Harwich synes efter den i Danmark vundne Erfaring at være ubestrideligt. Ved Esbjerg-Harwich hidførtes der saaledes i 1891 ikke mindre end 254 793 Kollis Sideflæsk, hver paa 2 Cwts., deraf 17 768 Kollis af svensk eller finsk Oprindelse.

Som en væsentlig bidragende Grund til de hurtige og betydelige Fluktuationer i Prisen paa irlandsk, dansk og dermed ligestillet, letsaltet Sideflæsk, nævnes Mangelen paa Samarbejde mellem de forskjellige Slagterier, hvorved Beregning af Tilførselen og dennes Afpassen efter Behovet umuliggjordes. Paa Grund heraf og da temmelig betydelige Kvantiteter af saadant Flæsk nu ogsaa tilføres dette Marked fra Sverige, har Danmarks Landbrugskonsulent hersteds, Hr. H. Faber, henledet min Opmærksomhed paa det ønskelige i, at der, til Forebyggelse af de følelige Tab for alle i denne Forretning Interesserede, som disse Fluktuationer medfører, ogsaa i Sverige blev truffet lignende Foranstaltninger for Meddelelse om hver Uges Slagtning, som de, der allerede har fundet Anvendelse i Irland og Danmark og der vist sig at være af stor Nytte. I Brev til mig udtaler han i saa Henseende følgende:

"Hvis det er rigtigt, at det er i Alles velforstaede Interesse, at Slagterierne holde deres Agenter underrettede om Nedslagtingerne, for derved at kunne bedømme Markedsstemningen og lede den, saa vil enhver yderligere Belysning være ønskelig, og jeg skal saaledes specielt tillade mig at henstille, om det ikke lod sig gjøre at faa de svenske Slagterier til at deltage i den iværksatte Ordning, saaledes at Londons Baconmarked ogsaa modtog Underretning fra Sverige om de hver Uge stedfundne Nedslagtinger af Svin. Før 1888 var Londons Baconmarked særdeles vel underrettet. Irske Slagterier

sendte dengang, som de endnu gjøre det, hver især Opgave til Agenterne om Nedslagtingerne, som kjendes for hver Uge allerede om Lørdagen. Det samme skeede fra de store Slagterier i Hamburg, hvor baade tyske Svin og Flertallet af de danske Svin slagtedes. De irske og tyske Opgaver vare fuldt ud tilstrækkelige. Da Tyskland i November 1887 lukkede for danske Svin paa Grund af Svinepesten, skeede der et stort Omslag i Bacon-Handelen. Danske Svin slagtedes for det engelske Marked i Danmark, hvorhen flere tyske Slagterier flyttedes, medens kun altfor mange Andelsslagterier oprettedes. Samtidig standsede Tysklands Udførsel af Bacon til England. Men ved denne Ændring mistede Londons Baconmarked de ugentlige Opgaver over Slagtingerne i "continentale" Slagterier, og de irske Opgaver alene vare ganske utilstrækkelige. Dette bevirkede, at ingen kunde bedømme de kommende Forsyninger, Baconhandelen arbejdede i Blinde og jævnlige "demoraliserende" Markeder vare Følgen med store Tab for Slagterier og Producenter og jævnlig Overliggen af større Partier af det lidet holdbare Flæsk. Det er denne uheldige Tilstand man har søgt afhjulpen ved fra dansk Side at give Opgave over Nedslagtingerne, men da Slagtingerne i Sverige spille en ret stor Rolle ved Englands Forsyning, maatte det ansees for et væsentligt Skridt fremad, om der ogsaa kunde faaes ugentlige Opgaver over svenske Nedslagtinger. Sveriges Bacontilførsel til England er, som bekendt, betydelig større end det fremgaar af den engelske Statistik, idet meget svensk Bacon ankommer her med danske Dampere og derfor opføres som dansk. For Aaret 1890 var Englands Indførsel af Bacon fra Sverige (direkte og via Danmark) 115 180 Cwts. og fra Danmark (med Fradrag af det svenske) 424 370. Jeg skal sluttelig nærmere angive, hvorledes Opgaven over de danske Nedslagtinger sendes til London. Da Slagterierne ikke ønskede, at deres Nedslagtinger skulde kjendes for de enkelte Slagterier, lykkedes det at faa det Kgl. D. Landhusholdningsselskab til at optræde som uinteresseret Mellemand. Hver Lørdag sendes dertil fra de deltagende Slagterier telegrafisk Meddelelse om de i Ugens Løb slagtede Svin, bestemte for Englands Baconmarkeder. De saaledes modtagne Tal sammenlægges af en paalidelig Mand, og Totalantallet telegraferes derpaa til "The Produce-Agents-Association" i London, hvor Agenterne da Mandag Morgen faa den ønskede Oplysning. Det er selvfølgelig meddelt Agenterne, hvilke Slagterier have nægtet at give Oplysninger. Mangler hændelsesvis et eller flere af de deltagende Slagterier, naar den samlede Opgave telegraferes til London, meddeles det, hvormange der mangle, og den følgende Dag afsendes da en korrigeret Opgave. Landhusholdningsselskabet afholder Udgifterne ved Telegrammer til London. Det telegraferer eller skriver ligeledes til de enkelte Slagterier Meddelelser om Totalslagtingen. Udgifter herved og ved Telegrammer fra Slagterierne bæres af disse hver især.

Det her anførte Forslag synes at være ligesaa velbetænkt som let udførligt, hvorfor man har troet at burde meddele samme til den kgl. svenske Landbrugsstyrelse, til saadan Forføining, som af nævnte Styrelse i Sagens Anledning maatte findes hensigtsmæssig.

---

Af levende Slagtekvæg indførtes der i 1891 et betydelig mindre Antal end under næstforegaaende Aar, om end, baade hvad Antal og Værdi betræffer, kun lidet under Importen i 1889, med Undtagelse dog for Faar. Forholdet fremgaar nærmere af de nedenanførte Opgaver:

## Oxer og Tyre.

Fra	1889.		1890.		1891.	
	Antal.	Værdi i £.	Antal.	Værdi i £.	Antal.	Værdi i £.
Forenede						
Stater . .	294 128	5 795 366	384 198	7 351 981	314 228	6 053 483
Canada . .	82 207	1 424 731	109 610	1 739 718	98 376	1 629 975
Danmark . .	30 047	359 245	21 238	245 578	8 602	91 481
Spanien . .	11 587	190 754	8 071	132 450	7 662	134 971
Sverige . .	11 280	135 579	7 892	100 020	4 187	56 004
Norge . . .	155	1 499	24	217	158	732
Andre Lande	12 407	228 294	5 485	112 814	7 290	126 400
tilsammen	441 811	8 133 468	536 518	9 682 778	440 503	8 093 046

## Kj ø r.

Fra	1889		1890		1891	
	Antal	Værdi i £	Antal	Værdi i £	Antal	Værdi i £
Danmark . . .	47 895	539 436	32 699	359 584	11 998	129 355
Canada . . . .	2 237	39 342	10 859	152 580	9 148	140 655
Foren. Stater .	262	4 285	441	7 234	667	10 386
Sverige . . . .	2 887	32 409	1 660	18 551	293	3 366
Norge . . . . .	155	1 499	66	637	18	198
Andre Lande .	6 930	115 414	3 421	58 592	3 190	52 137
tilsammen	60 366	732 385	49 146	595 178	25 314	336 097

## K a l v e.

Holland . . . .	41 214	160 282	33 424	143 781	34 168	126 776
Danmark . . . .	10 911	39 474	22 021	79 308	6 263	22 756
Canada . . . . .	144	249	840	1 683	765	1 261
Sverige . . . . .	556	2 641	371	1 475	171	684
Norge . . . . .	6	6	2	4	"	"
Andre Lande .	213	802	271	1 340	223	954
tilsammen	53 044	203 454	56 929	227 591	41 590	152 431

## F a a r o g L a m.

Holland . . . .	198 035	422 129	119 669	319 490	208 443	441 867
Danmark . . . .	152 362	226 163	139 465	203 449	65 368	95 561
Canada . . . . .	55 857	111 128	42 640	83 656	31 633	61 337
Foren. Stater .	18 690	36 288	3 904	7 900	10 537	17 948
Norge . . . . .	44 352	58 494	23 513	30 978	4 612	6 027
Sverige . . . . .	12 405	18 760	7 182	11 092	3 000	4 651
Andre Lande .	195 357	322 448	22 085	39 747	20 911	35 624
tilsammen	678 055	1 195 407	358 458	696 312	344 504	663 015

Importen af levende Svin, hvoraf der endnu i 1889 indførtes et Antal af 25 324, gik i 1891 ned til 542 St., udelukkende fra Holland.

Den samlede Værdi af den omhandlede Import af Gjødekvæg udgjorde i 1889 £ 10 360 087, 1890 £ 11 216 333, 1891 £ 9 246 398.

Den aftagende Import af levende Kreaturer opveies dog fuldstændig, dels ved den øgede Indførsel af færsk Kjød, hovedsagelig fra transatlantiske Lande, dels ogsaa ved en Forøgelse af Kreaturholdet inden Landet. Af færsk Oxe-

kjød indførtes der saaledes i 1891, for den væsentligste Del fra de Forenede Stater, 1 920 511 Cwts. til en Værdi af £ 4 038 487, samt af Faarekjød, mest fra Australien og Argentina 1 662 994 Cwts. til Værdi £ 3 282 001, d. v. s. en Stigning mod for 3 Aar tilbage af ca. 33% af Oxekjød og 28% af Faarekjød. Ligeledes er under sidste Aar Antallet af de inden Landet opdrættede Kreaturer bleven forøget med 553 828 Dyr, og af Faar med 1 866 793 Dyr. Denne betydelige Forøgelse er nærmest en Følge af de sidste Aars lave Kornpriser, men turde ogsaa i ikke ringe Grad skyldes de kraftige Foranstaltninger, som er blevene trufne til Udryddelsen af smitsomme Kreatursygdomme, hvorved Sundhedstilstanden inden Hjorderne er bleven forbedret, samtidig som Landsmændene derigjennem er blevene opmuntrede til mere at lægge sig efter Opdrætning af Kvæg. Alene for Svineavlens Vedkommende har Forholdene i saa Henseende været mindre gunstige under sidste Aar og vil antagelig ogsaa forblive saa, indtil Regjeringen beslutter sig til ogsaa for Udryddelse af denne Sygdom at anvende Nedslagning af samtlige smittede Dyr, saavel som Dyr, som med dem er komne i Berøring, en Forholdsregel, som med godt Resultat er bleven anvendt ligeoverfor ondartet Lungesygdom hos Storkvæg, og nu senest, i indeværende Aar, ligeoverfor den atter herhen fra Udlandet indbragte Mund- og Klovesyge. Som Bevis for de overordentlige Tab, baade for Samfundet og for den enkelte Creatureier, som kan foraarsages ved en saadan Sygdoms Spredning og Forføiningerne til dens Bekjæmpelse, kan nævnes, at Mund- og Klovesygen, da den for nogle Aar siden optraadte hersteds, opgives at have kostet Landet ikke mindre end ca. 54 Millioner Kroner, uden at regne alle de Besværligheder for Trafikken, som de trufne Foranstaltninger medførte.

Under saadanne Forhold kan det ikke vække Forundring, at Landets Jordbrugere ofte, om end hidtil forgjæves, har fordret et absolut Forbud mod Indførsel af levende Kvæg; snarere kan man undre sig over, at en saadan Forholdsregel ikke blev truffen, saasnart Erfaringen viste, at Befolkningens Behov for Kjød, udover Landets egen Produktion, uden Vanskelighed kunde tilfredsstilles, uden at man behøvede at tage Tilflugt til den nævnte Import, hvis Beløb nu er gaaet ned saa meget, at det antages neppe at modsvare endog blot 1% af Konsumtionen. Først siden Landbruget nylig erholdt sin egen Repræsentant i Ministeriet, har denne, paa Grund af den paany, trods alle Forsigtighedsregler, indtrufne Udbrud af Mund- og Klovesygen, indført med udenlandske Kvæg, imødekommet det ovennævnte Krav og helt og holdent afstængt Storbritannien fra Import af Kvæg fra det øvrige Europa; og er der al Anledning til at antage, at Forbudet, idetmindste for den nærmeste Fremtid, kommer til at forblive i Kraft.

Om end den Import, som herigjennem udelukkes, nu langt fra er af samme Betydning som tidligere, er det dog naturligt, at det uventede Forbud, idetmindste til en Begyndelse, vil foraarsage de exporterende Lande adskillige, noksaa følelige Ulemper. Kan imidlertid færsk Kjød hidføres, uden Skade for dets Anvendbarhed som Fødemiddel, fra Amerika og Australien, saa lader dette sig saa meget lettere gjøre fra Lande, som knn er et Par Dagsreiser fjærnede. Den Indvending er vistnok bleven fremsat mod Eorsendelse af Kjød, istedenfor levende Dyr, at lavere Priser vilde blive Følgen. Jeg tror dog, at denne Indvending er en Forudsætning grundet snarere paa Bekvemmelighedshensyn end paa virkelig Erfaring. Transporten af Kjød, selv om den, hvad her er nødvendigt, foregaar i specielt indrettede, afkjølede Rum, maa blive billigere end den af levende Dyr, hvilke derhos, ved Nedslagning paa Udskibningsstedet, befries fra de Lidelser, med deraf følgende Vægttab,

som i de fleste Tilfælde er uadskillige fra en Transport over Havet. Hertil kommer, at Affaldet fra Nedslagtningen, — Hud, Horn, Talg, Indvolde m. m. —, som her sædvanlig kaldes den femte Fjerdepart, og for hvilket kun ringe Erstatning turde blive godskrevet Importøren ved Dyrenes Salg hersteds, derved vilde komme til at forblive i Hjemlandet. Værdien af dette Affald beregnes paa de herværende Deptford-Markeder, hvor de fra Udlandet indførte Dyr nedslagtes, til £ 2. 5. 0 for en gjødet Oxe paa 90 stones, à 8 ₤ — til £ 0. 11. 6 for en Kalv paa 16 stones og til £ 0. 7. 4 for et Faar paa 8 stones. Nogen Forskjel i Prisen paa hersteds nedslagtet Kjød og paa hid indført er der vistnok, men den turde dog paa ingen Maade opgaa til det Beløb, som i Almindelighed opgives af dem, der er interesserede i Bibeholdelsen af Adgangen til at importere hertil levende Kvæg. I „Times“ for 26. April 1892 meddeles der saaledes følgende Prisnoteringer fra „Central Meat Market“ hersteds, hvorfra Udsælgere af Kjød sædvanlig henter sin Forsyning:

Oxekjød, secunda 2 sh. 4 d à 2 sh. 10 d, middelsgodt 3 sh. à 3 sh. 4 d, prima 3 sh. 8 d à 3 sh. 10 d, skotsk, lange Sider 3 sh. 4 d à 3 sh. 8 d, korte, 3 sh. 10 d à 4 sh. 2 d, amerikansk: slagtet i Liverpool eller Deptford 3 sh. 2 d à 3 sh. 6 d, importeret, Bagskrot 3 sh. 2 d à 3 sh. 8 d, Forskrot 2 sh. 4 d à sh. 8 d, Kalvekjød, engelsk 4 sh. à 5 sh., hollandsk 3 sh. 8 d à 4 sh. 8 d, Lammekjød, engelsk 5 sh. à 6 sh. 8 d, Falklandsørne 4 sh. à 4 sh. 4 d, Faarekjød, secunda 3 sh. à 3 sh. 6 d, middelsgodt 3 sh. 8 d à 4 sh., prima 4 sh. 6 d à 4 sh. 10 d, skotsk 4 sh. 4 d à 4 sh. 8 d, tysk 4 sh. 2 d, frosset: fra New-Zeeland 2 sh. 10 d à 3 sh., Australien 2 sh. 6 d à 2 sh. 8 d, Argentina 2 sh. 4 d.

Som heraf fremgaar, er Prisen for Oxekjød slagtet i Amerika omtrent den samme som for middelsgodt engelsk, hvorimod det transatlantiske Faarekjød staar i betydelig lavere Pris end det hjemmeslagtede. Aarsagen hertil turde antagelig være at søge deri, at Kjødet fra Nordamerika hidkommer i ufrossen Tilstand, det fra Argentina og Australien derimod i frossen, hvorfor sidstnævnte, naar det her atter er bleven optinet, ikke holder sig saa godt. Den førstangførte Fremgangsmaade er naturligvis den hensigtsmæssigste ved Kjødimport hertil fra Norge og Sverige, og maa ved denne ogsaa bedre Priser kunne paaregnes, selvfølgelig forudsat, at Kjødets Kvalitet modsvarer de herværende Forbrugeres Fordringer. I saa Henseende har dog de hidtil indførte Dyr sædvanligvis ladet temmelig meget tilbage at ønske, og den Afslutning af Gjødningen, som paa Grund heraf ikke saa sjelden finder Sted hersteds, forinden Dyrene ansees egnede for Nedslagtning, maa herefter udføres i Hjemlandene, om Kjødet skal kunne betinge lønnende Priser.

Kornvarer. Allerede i flere tidligere Aarsberetninger har jeg meddelt, at de lave Kornpriser har foraarsaget en Indskrænkning af sammes Dyrkning inden Storbritanien, med en tilsvarende Forøgelse af Produktionen af Foderstoffer eller af Jord, benyttet til stadige Græssange. Et lignende Forhold fremviser ogsaa Aaret 1891. I Decenniet 1880—1890 aftog saaledes det til Kornavl anvendte Areal med over 1 Million Acres, som i 1891 yderligere blev forøget med 108 000 Acres, af et samlet Areal af dyrket Jord paa 32 918 000 Acres. I Modsætning hertil forøgedes det til Græssange — ikke til Høavl — benyttede Areal med ikke mindre end 691 889 Acres, hvortil ogsaa de raadende Arbejderforhold turde have bidraget. Da Aarets Forbrug af Hvede til Brød beregnedes at beløbe sig til, for Storbritanien og Irland, mindst 28 Millioner quarters, medens Hvedeavlens inden Landet kun udgjorde 8 046 662 qu., er til Udfyldning af Behøvet bleven importeret: af umalet Korn 15 286 874 qu. og i Form af Mel 5 012 640 qu., tils. 28 346 176 qu., mod i 1890 27 840 470 qu.

Til Trods for særdeles ugunstig Veir, især under Indhøstningen, blev dog Afkastningen af Landets vigtigste Kornsort — Hvede — bedre end den for en Middelhøst beregnede, af Byg og Havre derimod under et Middelsaar, og da hertil kommer, at Prisen paa førstnævnte Kornsort i 1891 var i Gjenemsnit 37 sh., hvilket er højere end for noget Aar siden 1883, har dette bidraget til at lette de herværende Jordbrugeres trykkede Stilling og fremkaldt Forhaabninger om en Tilbagevenden af lysere Tider, d. v. s. bedre Løn for deres Arbejde og den derved anvendte Kapital. I hvilken Udstrækning Fremtiden kommer til at retfærdiggjøre disse Forhaabninger, tilhører visselig endnu Gjætningernes Omraade; men ikke uden gyldig Grund er i et hersteds meget udbredt Tidsskrift tvende forskellige Forfattere ved Behandlingen af to hinanden nærliggende Emner, "Verdens Produktion og Konsumtion af Fødemidler" og "Jordbrugskonkurrencens Fremtid", af hvilke interessante Afhandlinger det denne Aarsberetning anviste Omfang desværre hindrer mig fra at meddele Uddrag —, komme til den Slutning med Støtte af statistiske Fakta, at et snarligt omslag i Jordbrugets trykkede Stilling kan imødesees, med al Sandsynlighed for en forhaabningsfuld Fremtid. "Det er hævet over Tvivl", udtales d. bl. a., "at medens Folkeformerelsen befinder sig i en stadig og hurtig Tilvæxt, udgjør det Areal, paa hvilket den for denne Befolkning nødvendige Føde kan frembringes, en uforanderlig Kvantitet, hvis Afkastning allerede nu ikke mere end netop svarer til Forbruget. Det er vistnok sandt, at Arealet af dyrket Jord endnu er i Tilvæxt, og saa vil fremdeles blive Tilfældet for Generationer; men vi har allerede naaet en Periode, hvor Vanskelighederne ved at aabne nye Produktionsfelter er langt større, end de var for 20 Aar siden. Den tempererede Zone er næsten helt ud befolket, og Dyrkning af de vanlige Agerbrugsprodukter i tropiske eller halvt-arktiske Egne er forenet med store Vanskeligheder. Jordbruget bliver uden Tvivl Gjenstand for yderligere Forbedringer, især inden nykultiverede Lande, og følgelig vil Produktionen af Fødemidler paa et givet Areal blive større end for nærværende, men denne Produktion opnaaes dog kun ved forøget Udgift, hvad der igjen betinger en Stigning af Priserne. Jordbrugerne har visselig ikke paa mange Aar modtaget den dem tilkommende Andel ved Vareombyttet og af Midlerne til at nyde Livets Goder. Følgen heraf er bleven, at de har formindsket Produktionen af de Fødemidler, hvoraf der har vist sig at være Overmaal, ligesom at Landbefolkningen har flyttet til Byerne, især inden Nordamerika og Kolonierne".

### Bergværksprodukter.

Jern- og Staalmarkedet har i 1891 vist ringe Livlighed, med Undtagelse dog for Takjern, som har været Gjenstand for Børsspekulationer. Produktionen af Takjern viser en betydelig Nedgang, og Omsætningsbeløbet, baade for Ind- og Udland var lavere end under det nærmest foregaaende Aar, ligesom ogsaa Importen hertil af Raamateriet Malm. Ifølge Opgave fra "The British Iron Trade Association" beløb nævnte Produktion sig til 7 228 496 Tons, mod 7 875 130 Tons i 1890, altsaa en Formindskelse af over 8 %, mod ikke fuldt  $4\frac{1}{2}$  % under det nærmest foregaaende Aar. Importen af Jernmalm udgjorde fra Spanien 2 886 278 Tons mod i 1890 4 028 672 Tons, samt fra andre Lande 294 265 Tons mod 440 718 Tons i 1890, i hvilken Import Sverige deltog med 5 534 Tons i 1890 og 3 108

Tons i 1891. Hidtil vunden Erfaring med Hensyn til den Import af Gellivaramalm, hvortil der knyttedes saa store Forhaabninger, saavel her som hjemme, har altsaa endnu ikke fuldt ud stadfæstet disse, og først naar Udførselsveien fra Gruberne til Havet er kommen i Orden, vil det formentlig være nogen Mulighed for med Held at kunne konkurrere med Importen fra Spanien.

Sverige indtager fremdeles den første Plads blandt de Lande, hvorfra Storbritanien importerer forarbejdet Jern og Staal. Af Stang-, Vinkel-, Bult- og Tenjern importeredes saaledes i 1891 77 416 Tons, hvoraf 69 630 Tons fra Sverige, ligesaa af ubearbejdet Staal tilsammen 8 436 Tons, hvoraf 7 120 Tons var svensk Tilvirkning.

Exporten af forarbejdet Jern og Staal var den mindste under 5 Aarsperioden, -- til De Forenede Stater — den største Konsument —, var den gaaet ned fra 1 284 999 Tons i 1889 til 437 884 Tons i 1891 —, og fordeler den samlede Export sig paa de forskjellige Slags Tilvirkninger, saaledes som nedenfor anført:

Aar.	Rails m. m.		Stangjern Baandplader		Traadjern Maskiner.	
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
1887	1 011 779	262 546	357 041	46 463	11 125 858	
1888	1 020 364	298 156	411 876	64 144	12 939 627	
1889	1 089 892	252 282	385 723	55 896	15 254 658	
1890	1 037 241	222 281	335 592	61 457	16 410 661	
1891	703 380	216 947	321 431	67 519	15 820 316	

Særlig mærkelig er den betydelige Nedgang i Exporten af rails, som Følge hvoraf Staalskinner siges at være blevne solgte saa billigt som £ 4 pr. Ton, den laveste hidtil kjendte Pris. De for Jernmanufaktur forøvrigt betingede Priser har været forholdsvis faste, hvilket nærmest tilskrives Samhold mellem Tilvirkerne. Et Lyspunkt i dette ellers mørke Billede er, at Lagrene, især af Takjern, ved Aarets Slutning var gaaet ned til et lavere Tal end nogensinde tidligere under denne Femaarsperiode, og udtales der Haab om, at dette ikke vil blive uden Indflydelse, da der atter er livligere Efterspørgsel, hvortil forøvrigt de under indeværende Aar indtrufne Arbejdsnedlæggelser inden Kul- og Jernindustrierne antagelig vil bidrage end yderligere. De sædvanlige Opgaver fra Vicekonsulen i Sheffield betræffende de under Aarets Løb betingede Priser for svenske Jern- og Staaltilvirkninger er dennegang ikke indløbne.

#### Fiskeriprodukter.

Fisk. Ifølge de officielle Opgaver udgjorde sidstforløbne Aars Fangst inden						
England og Wales	. . . . .	5 966 044	Cwts.	Værdi	£	4 490 983
Skotland	. . . . .	5 283 764	"	"	"	1 753 987
Irland	. . . . .	611 078	"	"	"	295 643
		tilsammen	11 860 886	Cwts.	Værdi	£ 6 540 613
hvortil kommer Krabber, Hummer, Østers m. m. inden						
England og Wales	. . . . .	til Værdi	£	379 220		
Skotland	. . . . .	"	"	75 799		
Irland	. . . . .	"	"	12 984		
					£	468 003
				tilsammen	£	7 008 616
mod i	1890	12 261 227	Cwts.		"	6 743 701
"	1889	12 680 043	"		"	5 999 704



## Den samtidige Indførsel fra Udlandet beløb sig til:

		Cwts.	Værdi	£	
Færsk Fisk . . . . .	1 353 574			845 906	
mod i 1890 . . . . .	1 316 726	"	"	847 417	
" 1889 . . . . .	1 101 211	"	"	769 244	
hvoraf fra Norge . . . . .	282 752	"	"	125 231	
mod 1890 . . . . .	233 840	"	"	100 359	
" 1889 . . . . .	214 619	"	"	143 794	
" fra Sverige . . . . .	437 554	"	"	80 769	
mod 1890 . . . . .	410 495	"	"	69 392	
" 1889 . . . . .	316 253	"	"	56 214	
Saltet eller røget . . . . .	1 010 137	"	"	1 903 347	
mod 1890 . . . . .	978 713	"	"	1 961 229	
" 1889 . . . . .	903 044	"	"	1 849 105	
hvoraf fra Norge . . . . .	244 042	"	"	254 218	
mod 1890 . . . . .	251 424	"	"	259 100	
" 1889 . . . . .	192 948	"	"	181 555	
" fra Sverige . . . . .	2 920	"	"	4 457	
mod 1890 . . . . .	3 015	"	"	3 991	
" 1889 . . . . .	3 367	"	"	4 738	

## Paa den anden Side beløb Exporten sig til:

Til	Sild	Andre Slags
Rusland . . . . .	114 722 Tønder	Værdi £ 131 835
Tyskland . . . . .	670 764 " "	" 912 162
Andre Lande . . . . .	165 667 " "	" 205 091
tilsammen . . . . .	951 153 " "	£ 1 250 088
mod 1890 . . . . .	1 150 175 " "	" 1 284 946
" 1889 . . . . .	1 151 450 " "	" 1 237 837

Ved en Gjennemgaaelse af de her anførte Tal viser det sig, at Mængden af den inden Storbritanien og Irland fangede Fisk stadig er i Aftagende, medens derimod den for samme angivne Værdi er gaaet betydelig op, hvoraf man kan drage den Slutning, at Prisen paa dette vigtige Fødemiddel stiger i samme Grad, som Tilførselen aftager. Tilførselen af færsk Fisk fra Udlandet sees at tiltage noget, om end langsomt. Omtrent Halvdelen af denne Import kommer fra Norge og Sverige, medens derimod den for samme beregnede Værdi ikke engang beløber sig til  $\frac{1}{4}$  af den samlede Importværdi, — hvilken lavere Pris dog i langt højere Grad rammer den svenske Import end den fra Norge.

Hvad saltet og røget Fisk betræffer, overstiger sammes Importværdi med £ 100 000 Exportværdien; denne Export gaar hovedsagelig til Tyskland og Rusland. I Importen af saltet og røget Fisk deltager Sverige kun med en Ubetydelighed, medens der derimod fra Norge hidsendes meget betydelige Kvanta.

En Udvidelse af Exporten af færsk Fisk synes at være det Maal, som man nærmest bør have for Øie baade i Norge og Sverige, og som allerede anført i næstsidste Aarsberetning, er det en uafviselig Betingelse herfor, at Fisken tilføres Markedet i fuldkommen frisk Tilstand. Naar der fra Norge klages over, at de derværende Exportører for nævnte Øiemed kun undtagelsesvis benytter de Fryserum, som findes anbragte paa nogle i regulær Fart gaaende Dampskibe, turde dette bero paa, at Fragten er for høi i Forhold til Fiskens Værdi; da denne imidlertid synes at befinde sig i jævn Stigning, bliver derved Misforholdet mindre, idetmindste hvad de dyrere Slags Fisk angaar, og muligens kommer den nu indtraadte Nødvendighed af, istedenfor

den hidtidige Export af levende Kvæg, at sende Kjød med Benyttelse af de nævnte Fryserum, til at muliggjøre en Nedsættelse af de derfor for nærværende gjældende Takster. Det bør ved Siden heraf iagttages, at Exporten rettes til de største Konsumtionssteder, fremfor alt til London, hvor den højeste Pris i Almindelighed kan paaregnes; thi et mindre Marked bliver let overfyldt, hvorom Vidnesbyrd haves i den nedenfor anførte Meddelelse fra Vicekonsulen i Hull.

#### Fabrikprodukter.

Papir og Pap. De forskellige Slags heraf, saaledes som de opføres i de herværende statistiske Opgaver, er i de sidste 3 Aar blevne indførte med de nedenfor angivne Kvantiteter og Værdier:

#### Skriv- og Trykpapir.

Fra	1889		1890		1891	
	Cwts.	Værdi i £	Cwts.	Værdi i £	Cwt.	Værdi i £
Tyskland . . .	111 161	135 953	79 323	91 620	92 587	108 500
Sverige . . .	49 548	57 660	69 407	70 355	84 021	87 411
Belgien . . .	63 644	95 806	66 820	96 069	68 982	96 314
Holland . . .	22 644	31 002	34 893	48 827	28 795	43 247
Norge . . .	8 660	8 202	9 310	9 189	9 118	8 243
Frankrig . . .	4 482	18 874	7 027	22 512	4 928	17 466
Andre Lande . .	34 660	50 219	42 695	50 533	30 204	36 745
tilsammen	294 799	397 716	309 475	389 105	318 635	397 926

#### Andre Slags Papir, undtagen Tapetpapir.

Holland . .	779 348	435 525	899 982	475 522	1 007 599	502 839
Tyskland . .	554 720	456 901	519 532	471 243	558 902	502 346
Sverige . .	142 053	129 680	168 035	135 400	215 913	182 916
Belgien . . .	130 266	189 823	127 453	190 884	150 990	208 847
Norge . . .	42 100	34 099	66 072	50 648	125 196	102 194
Frankrig . .	36 706	87 388	31 092	82 295	28 946	77 565
Andre Lande	134 086	128 701	141 977	122 381	182 595	149 488
tilsammen	1 819 279	1 462 117	1 954 143	1 528 373	2 270 141	1 725 895

#### Pap og Karton.

Holland . . . .	639 755	264 757	739 964	287 023	Opgave savnes	
Tyskland . . . .	285 826	137 421	200 447	99 145	do.	
Sverige . . . .	30 876	15 360	37 680	18 221	37 693	18 239
Norge . . . .	28 405	15 062	41 512	21 378	32 256	14 568
Belgien . . . .	36 625	19 515	24 524	11 807	Opgave savnes	
Rusland . . . .	9 623	4 820	7 491	3 600	do.	
Frankrig . . . .	6 621	15 177	2 623	13 250	do.	
Danmark . . . .	4 455	2 094	2 254	1 280	do.	
Andre Lande . .	2 985	1 735	1 648	1 384	do.	
tilsammen	1 045 241	475 941	1 058 143	457 688	—	—

Den fremragende Plads, som den svenske Papirindustri efterhaanden har opnaaet paa dette Marked, er saaledes ikke alene bleven bibeholdt; men samme har ogsaa under sidstforløbne Aar i forholdsvis højere Grad end noget andet Lands vist Fremgang. Det samme gjælder Norge for, hvad specielt angaar „Papir af andre Slags“. Med Hensyn til Pap og Karton er Importen fra nævnte Lande temmelig uforanderlig. At dømme efter de opgivne Værdier omfatter baade den norske og den svenske Tilvirkning hovedsagelig grovere og billigere Papirsorter, medens de finere og dyrere fortrinsvis indføres fra Frankrig. Det stadig stigende Forbrug af det førstnævnte Fabrikat, i Forbindelse med den rigelige Adgang til billigt Raamaterial og Drivkraft, synes

vedblivende at byde denne Industri en lovende Fremtid inden de nordiske Lande.

#### Fyrstikker:

Importværdien heraf udgjør for de sidste 3 Aar, forsaavidt Opgave derom foreligger:

Fra	1889.	1890.	1891.
Sverige . . . . .	£ 208 424	£ 189 661	£ 229 805
Norge . . . . .	- 84 559	- 71 043	- 91 113
Belgien . . . . .	- 65 333	- 68 894	Opgave mangler
Holland . . . . .	- 5 711	- 11 510	do.
Danmark . . . . .	- 5 323	- 4 669	do.
Tyskland . . . . .	- 5 099	- 10 994	do.
Italien . . . . .	- 3 958	- 2 055	do.
Andre Lande . . . . .	- 140	- 60	do.
Tilsammen	£ 368 547	£ 368 886	

Omsætningen af denne Artikel synes at være temmelig uforandret, idet dog den Aftagen af Importen, saavel fra Norge som fra Sverige, som noteredes i 1890, er bleven fuldt opveiet af en forøget Indførsel under 1891. Begge disse Lande indtager, sammen med Belgien den fornemste Plads for denne Imports Vedkommende, idet dog Importen fra Sverige langt overstiger den samlede Indførsel fra Sverige langt overstiger den samlede Indførsel fra de øvrige Lande. Det opgives, at Resultatet af Aarets Import ikke er bleven saa gunstigt, som man under Aarets første Halvdel havde Anledning til at antage, hvortil Grunden angives at være dels en slet beregnet Konkurrence fra et i denne Tilvirkning interesseret Firma, dels ogsaa den betydelige Synken af Sølvets Værdi, som har haft en uheldig Indflydelse paa den vigtige Export paa Indien og andre asiatiske Lande.

#### Glasvarer.

Heraf indføres der baade fra Norge og Sverige Vindusglas, Flasker og Serviser, de tvende sidste i Toldstatistiken indbefattede under den fælles Rubrik „Glass Manufactures“. Importen fra Norge af Vindusglas er endnu ubetydelig; den udgjorde i 1891 blot 26 Cwts. til en beregnet Værdi af £ 60. Fra Sverige er den heller ikke særdeles betydelig, men steg dog i sidstafvigte Aar til 1 118 Cwts., Værdi £ 3 384 mod i 1890 til 873 Cwts., Værdi £ 2 617, og erkjendes at være af god Kvalitet. Af Flasker og andet Glas under samme Rubrik beløb Importen fra de forskjellige Lande i de sidste 3 Aar sig til:

	1889.		1890.		1891.	
	Cwts.	£	Cwts.	£	Cwts.	£
	891 979	1 092 667	1 070 786	1 277 840	1 333 086	1 470 372
hvoraf fra						
Sverige . . . . .	84 685	32 731	108 627	37 741	112 498	44 855
Norge . . . . .	5 025	5 118	3 714	3 624	4 825	4 487

altsaa med en ikke ubetydelig Stigning for svensk Tilvirkning, hvis Pris dog gjennemsnitlig synes at være ikke ubetydelig lavere, end hvad Importen fra andre Lande beregnes til.

#### Forskjellige Artikler.

Is indtagr blandt de til Storbritannien indførte norske Produkter eller Tilvirkninger i Værdi den nærmeste Plads efter Skovprodukter og Fisk, og staar kun lidet under Exportværdien af samtlige Landbrugsprodukter. Dette er af saa meget større Betydning, som paa det nærmeste al Konkur-

rance, hvad denne Import betræffer, savnes, ligerom den bestaar af en Nødvendighedsartikel, som der altid vil blive Efterspørgsel efter, hvor meget man end søger at tilfredsstille Behovet ved inden Landet produceret, kunstig Vare, hvilken, hidindtil idetmindste, ikke er fundet at kunne maale sig med den naturlige, hverken hvad Godhed eller Prisbillighed angaar. Importen har i de sidste 3 Aar beløbet sig til:

Fra	1889.		1890.		1891.	
	Tons.	£	Tons.	£	Tons.	£
Norge . . . .	342 009	240 982	356 282	248 625	337 810	240 670
Andre Lande .	464	319	59	35	?	?

Det Mønsterlager af saadanne svenske Industriprodukter, for hvilke Afsætning paa dette Marked kan paaregnes, som efter Initiativ af Sveriges allmänna Exportforening her er bleven oprettet, med dermed forbundet Salgsagentur, har under sidstafvigte Aar, det første af dets Tilværelse, gradvis udviklet sig. Nægtes kan det dog ikke, at der hertil kræves længere Tid, end man paa Forhaand havde beregnet; men naar man i Meddelelser til Hjemlandets Presse har villet lægge Mønsterlagerets Bestyrer dette til Last, ligger heri ubestridelig en af manglende Indsigt — eller andre Motiver — dikteret, Uretfærdighed. Enhver, som paa nært Hold har kunnet følge dette Foretagende, maa anerkjende den varme Interesse og den ufortrødne Stræben efter at erhverve sig Sagkundskab, som Bestyreren har lagt for Dagen. At han derved ikke har kunnet undgaa at komme i Kollision med ældre Interesser, er let at indse; men sikkert er det, at den Mangel paa Hensynsfuldhed, som man har beskyldt ham for, i Virkeligheden ikke har været tilstede; snarere er han gaaet for vidt i den modsatte Retning. Det er vistnok saa, at denne Foranstaltning har medført en for vore Forhold ret betydelig Udgift; men den turde dog ikke være større, end hvad f. Ex. mangen svensk Brugseier i det samme Tidsrum har offret for at gjøre sin Tilvirkning kjendt, og er sikkert mindre end det Tab, som en og anden Industridrivende har lidt ved at overlade den udenlandske Agentur til Personer, hvis Karakter ikke har været stærk nok til at modstaa mødende Fristelser. Denne Opofrelse for det almene Bedste forekommer mig vel anvendt, saafremt derigjennem, som det kan antages, et nøiere Kjendskab er bleven vundet om de Fordringer, som paa Verdensmarkedet stilles til vore Industriprodukter, forat de skal kunne finde Afsætning.

### Udvandring.

Ifølge den senest offentliggjorte Statistik over Emigration og Immigration i 1889, var Antallet af de fra Storbritannien og Irland afreiste, transatlantiske Emigranter 334 543, hvoraf 218 507 var af britisk Nationalitet. Sammenlignes disse Tal med dem for næstforegaaende Aar, viser der sig at være en Forøgelse af 18 563 Emigranter, næsten udelukkende Udlændinger. Af det først nævnte Antal var 74 281 Kahytpassagerer, medens 260 263 benyttede Mellemdæksplads, hvoraf Flertallet var virkelige Emigranter i dette Ords engere Betydning.

Bestemmelsesstedet var for 252 016 de forenede Stater — mod 233 522 i 1890. Til britisk Nordamerika reiste 33 752 — mod 31 897 i 1890, hvori mod Emigrationen til samtlige øvrige Lande viste Nedgang og udgjorde: til Australien 19 957, til Kaplandet og Natal 10 686 samt til andre Steder 18 132.

Af Emigranter fra Storbritannien og Irland var 63 % Englændere, 10 % Skotlændere og 27 % Irlændere. I Løbet af de sidste 36 Aar har Englændere og Irlændere i saa Henseende byttet Roller, medens Antallet af emigrerede Skotlændere er forblevet omtrent det samme. Med Hensyn til Bestemmelsessted vedbliver derimod Irlænderne at vælge de Forenede Stater, hvorhen 91.6 % af dem begav sig, mod blot 63 % af de udvandrede Englændere.

Af samtlige Emigranter var 201 026 af Mandkøn og 133 517 Kvinder; der var 33 541 gifte Mænd og 40 494 gifte Kvinder; 140 680 ugifte Mænd og 70 719 ugifte Kvinder, samt af Børn under 12 Aar 27 894 Gutter og 22 304 Piger.

Af de fra Norge og Sverige til de vigtigste Emigrationshavne direkte ankomne Passagerer landsattes uden angivet Bestemmelsessted:

i London	fra Kristiania, Arendal og Kristiansand	608,	heraf Sømænd	481
	” Gøteborg . . . . .	1 330,	—:—	715
	” Malmø, Landskrona og Helsingb.	66,	—:—	45
i Grimsby	” Kristiania etc. . . . .	9,	—:—	9
	” Malmø . . . . .	50,	—:—	38
i Hull	” Bergen og Stavanger . . . .	212,	—:—	190
	” Kristiania etc. . . . .	340,	—:—	227
	” Gøteborg . . . . .	396,	—:—	146
i Hartlepool	” Do. . . . .	29,	—:—	21
i Tynhavne	” Bergen etc. . . . .	1 509,	—:—	1 156
	” Kristiania etc. . . . .	2 132,	—:—	1 366
	” Gøteborg . . . . .	178,	—:—	126
	” Malmø etc. . . . .	219,	—:—	156
i Leith	” Bergen etc. . . . .	18,	—:—	5
	” Kristiania etc. . . . .	1 382,	—:—	1 055
i andre Havne	” Bergen etc. . . . .	20,	—:—	7
	” Kristiania etc. . . . .	63,	—:—	20
	” Gøteborg . . . . .	207,	—:—	104

#### Bestemte til Amerika.

i Hull	” Bergen etc. . . . .	2 896
	” Kristiania etc. . . . .	6 876
	” Gøteborg . . . . .	29 448
i Leith	” Bergen etc. . . . .	2
	” Kristiania . . . . .	9
i Grimsby	” Malmø . . . . .	2 436
i Tynhavne	” Do. . . . .	9

#### Samlede Antal ankomne fra Norge og Sverige:

Til London . . . . .	2 004
” Grimsby . . . . .	2 495
” Hull . . . . .	39 968
” Hartlepool . . . . .	29
” Tynhavne . . . . .	4 043
” Leith . . . . .	1 411
” andre Havne. . . . .	280

Tilsammen 50 240, heraf Sømænd 5 867

Hvad Immigrationen angaar, saa opgives denne i 1891 at have beløbet sig til 151 369 Personer mod 155 910 i 1890, altsaa udvisende nogen Nedgang, der udelukkende refererer sig til britiske Undersaatter. Sammenlignes disse Tal med dem betræffende Emigrationen, viser den sidstnævnte et Overskud af 183 174 Personer i 1891 mod 160 070 i 1890.

Hvor stor Del norske og svenske Undersaatter har havt i denne Folkebevægelse, kan ikke sees af de offentliggjorte Opgaver; thi i disse findes Nordmænd, Svensker og Dansker under én Rubrik.

Som et bemærkelsesværdigt Forhold anføres, at der viser sig en temmelig regelbunden Vexling i Emigrationen under Aarenes Løb, saaledes at en under nogle Aar stadig vedblivende Stigning efterfølges af en ligesaa regelmæssig nedadgaende Bevægelse, indtil et laveste Punkt er naaet, da igjen det modsatte Forhold indtræder. Disse Vexlinger synes at befinde sig i nøie Overensstemmelse med Livlighed eller trykket Stemning inden Forretningsverdenen, saaledes at Emigrationen stiger under gode Aar og igjen aftager under mindre gunstige, hvorfor ogsaa en Nedgang i Emigrationen kan ansees som et Tegn paa formindsket Forretningsvirksomhed.

Gjennem en nøiagtig Udredning vises det endelig, at den Indflytning til England af nødlidende udenlandske Arbeidere — fornemmelig russiske og polske Jøder — over hvilken saa høilydte Klagemaal har givet sig Luft i den herværende Presse, ingenlunde er af den Betydning, at den bør forarsage nogen egentlig Uro, og antages Antallet af saadanne Indflyttede, som har slaet sig ned her og derigjennem forøget Skaren af Arbeidssøgende, under sidst forløbne Aar ikke at have beløbet sig til mere end 10 000 eller høist 12 000 Personer. Af russiske og polske Jøder har alene nogle faa hundrede bosat sig udenfor London. Til denne By ankom der 9 676 saadanne Indvandrere, af hvilke omtrent 415 forblev hersteds; men af disse er ikke saa faa i Besiddelse af egne Midler.

---

Aarsberetninger er indløbne fra Vicekonsulerne i Blyth, Bradford, Cardiff, Cork, Dover, Grimsby, Hull, Limerick, Liverpool, Middlesbro, Milford, Newcastle, Portsmouth, Rochester og Swansea, og har man af disse troet at burde hidsætte følgende:

**Blyth.** Importen hertil er endnu i sin Barndom og indskrænker sig til ca. 50 Ladninger, hovedsagelig Grubelast og næsten udelukkende fra svenske Havne. Kun mindre Fartøier kan losse ved herværende Kai, og da Jernbaneselskabet benytter sig af sit Monopol i Distriktet til at lægge Hindringer i Veien for alle Foretagender, der kan trække Trafik hertil fra andre Steder, hvor det har større Interesser, har Indførselen hidindtil havt ringe Chance for at udvikle sig, men vil det neppe blive mere end et begrændset Tidsspørgsmaal, forinden Selskabet bringes til at gjøre de fornødne Indrømmelser, som alene udkræves for at gjøre Stedet til en stor Importhavn, idet alle de naturlige Betingelser er tilstede derfor.

Exporten herfra omfatter kun Dampkul. Med Blyths Beliggenhed i Centrum af Northumberland Kuldistrikt og i Nærheden af de største og vigtigste Gruber, danner dens Havn den naturligste og bekvæmeste Udskibningsplads for sammes Produkter, idet med den langt kortere Distance

fra Gruberne de samme Kul her erholdes 3 d — 6 d pr. Ton billigere end i Tyne, hvortil endvidere kommer, at den paa sidstnævnte Plads belastede Exportafgift (Towndues) af  $1\frac{1}{4}$  d pr. Ton ikke erlægges her. Denne betydelige Prisforskjel i Faveur af Stedet viser sig i en stadig Forøgelse af det skibede Kvantum, der ifjor gik op til over 2 Millioner Tons Kul, mod ca.  $1\frac{3}{4}$  Million i 1890. Blyth er allerede den 3die Kulhavn i England og den 4de i Storbritannien, og da nu flere nye og store Spruter er under Arbeide, hvilke, naar de blive færdige, vil forøge Stedets Skibningsevne med ca.  $1\frac{1}{2}$  Million Tons om Aaret, paaregner man en end langt større Tilvæxt om kort Tid.

Havnen er god og sikker, og kan større Dampskibe af indtil 5 000 Tons d. V. og 24 Fods Dybgaende komme ud ved Høivande. Stadig fortsatte Opmudringer, Udvidelser og Forbedringer foretages af Havnevæsenet, forat Havnen kan holde Skridt med den fremdeles voxende Trafik.

Af ovennævnte 2 Millioner eller nøiagtigere 2 047 480 Tons Kul, der skibedes i 1891, toges af norske Fartøier 241 520 Tons og af svenske 96 220 Tons, tilsammen 337 740 Tons, eller omtrent  $\frac{1}{6}$  af det hele Kvantum.

Havnen besøgte i 1891 af 2 011 Fartøier, drægtige 1 115 303 Tons, hvoraf norske 323, dr. 137 020 Tons og svenske 127, dr. 55 684 Tons, udvisende en Forøgelse mod næstforegaaende Aar af 36 000 Tons for norske og af 3 000 Tons for svenske Fartøier. Gjennemsnitsstørrelsen af her kommende Fartøier øges stadig og udviser 555 Tons i 1891 mod 513 i 1890.

Bestemmelserne om Overlastning, der for nylig er bleve paabudt anvendte ogsaa for udenlandske Fartøiers Vedkommende i engelske Havne, har endnu ingen Ofre krævet her blandt norske og svenske Skibe; men maa man altid være forberedt paa en stræng Udøvelse deraf naarsomhelst. Denne Forholdsregel er selvfølgelig ikke begrundet i nogen Omsorg fra den engelske Regjerings Side for de udenlandske Fartøiers Mandskaber, men er blot et Udslag af de engelske Rederes Jalousi, der under de stedfindende slette Konjunkturer søger at hindre de stærkt konkurrerende udenlandske Dampere fra at underhyde dem i Fragtmarkedet, hvad de ved at indtage større Ladninger hidindtil bedre har kunnet gjøre. Da udenlandske Fartøier ikke som de engelske, har fastsat Lastemærke, løber de Risikoen ved naarsomhelst at blive beordrede af Board of Trade til at lette Fartøiet, forinden det maa gaa tilsøs, og dermed forbundne Udgifter, Tidsspilde og Pengetab paa den Del af Lasten, der saaledes maa disponeres over af Fartøiet, bliver ret betydelige.

De her gjældende Bestemmelser betræffende Lastetiden for Dampskibe indeholder altid, at Kapteinen fra sidste Afgangssted telegrafisk skal meddele herværende Aflader, naar han afgaar hertil, og naar, som det undertiden har hændt sig, Kapteinen af en eller anden Grund undlader at sende Afgangstelegram, benytter Collier-Eierne sig af saadan Forsømmelse, om de finder det beleiligt, til at unddrage sig al Forpligtelse med Hensyn til Betaling af Liggedagspenge, om Opholdet udenfor den fastsatte Tid er aldrig saa langt.

En anden Klausul i „Garantierne“ forlænger Lastetiden ikke lidet, idet naar Dampskibet, ligegyldigt af hvilken Grund, ankommer 48 Timer eller mere efter den fastsatte Dato for at være færdig paa Lasteplassen, tillægges den stipulerede Lastetid (for Dampskibe garanteres altid saa mange Timer fra Kl. 6 Formiddag) 24 Timer extra, samt yderligere 6 Timer mere for hver 24 Timer eller Part deraf, som Dampskibet udebliver udenfor de første

overskredne 48 Timer, hvorfor altid størst mulig Forsigtighed bør anvendes ved Fastsættelse af Tiden.

Lodsvæsenet er mindre heldig ordnet her, idet Lodserne med sine smaa Baade og det stedfindende „Turnsystem“, der giver hver af dem et Fartøi, eftersom det ankommer, ikke gjerne umage sig udenfor Piererne, om Veiret er det allermindste stormende, netop da, naar deres Tjeneste mest udkræves. Flere Forsøg, som jeg har gjort ved Henvendelse til „Trinity House“ — Lodsstyrelsen — for at opnaa Forbedringer heri, har hidtil kun resulteret i, at Lodsoldermanden har faaet en Assistent, der formenes at ville bevirke forøget Aktivitet blandt Lodserne, ligesom at Arrangement er truffet med Havnevæsenet, at dets Slæbedamper skal assistere Lodsbaadene ud, naar Veiret er stormende. Jeg antager dog ved senere Anledning at kunne opnaa yderlig Forbedringer, saa at Lodsvæsenet her snart kan blive tilfredsstillende.

**Cardiff.** De Forhaabninger om et for dette Distrikt i industriel Henseende heldbringende Aar, hvormed 1891 begyndte, er i det heletaget blevne til fuld Virkelighed, idet Kulindustrien, der indtager en prædominerende Stilling, har været meget livlig og giver Kulgrubeierne betydeligt Udbytte, især under Aarets første Del, da Kulpriserne stod i 15 d à 15. 6 d. De høje Kulpriser, som ogsaa før raadede, bevirkede imidlertid ikke blot Optagelse af nye Kulgruber i herværende Kulgange, hvis Produkter er komne paa Markedet, men begyndte endog at gjøre den udenlandske Konkurrance kjendelig og bevirkede, at Priserne under Aarets sidste Halvdel faldt 2. 6 d à 3 sh. pr. Ton. Da nye Kulkontrakter afsluttes efter disse lavere Priser, kan Grubeierne i det nu indgaaede Aar kun vente sig en middelmaadig Profit; men hvad en stadig fremadskridende Handelsomsætning angaar, tør dog ikke Stedets Udsigter ansees for at have blevet mørkere; thi med moderate Kulpriser behøver Wales ikke at frygte Konkurrance. De medfører imidlertid for Kularbeideren den ubehagelige Erfaring, at hans Arbejde vil indbringe mindre til Ophold for ham selv og hans Familie. Hans Aflønning, bestemt i den i Aarsberetningen for 1889 omhandlede „Sliding Scale“, som med Kulprisen havde steget til  $57\frac{1}{2}$  % over de i December Maaned 1879 gjældende Lønninger, faldt ved Revisionen af Grubernes Regnskaber for 3die Kvartal 1891 til  $53\frac{3}{4}$  %, at gjælde fra den 1ste November. Arbeidsgiverne havde imidlertid i Løbet af de gode Tider fundet, at den i 1890 i Anvendelse bragte „Sliding Scale“ vilde, naar Markedet gik ned, give Arbejderne for gunstige Vilkaar, og gav derfor den til sex Maaneder fastsatte Opsigelse. Da Arbeidsgivernes Forslag om en ny Overenskomst var uantageligt og grumt, sluttede Aaret under en uhørt Spænding med Frygt for en almindelig Arbeidsnedlæggelse inden de Kuldistrikter, som berørtes af „the Sliding Scale“.

Efterat Arbejderne havde opgivet sine Krav paa Betaling for Smaakul, og Arbeidsgiverne havde ladet falde de Punkter i sit Forslag, der vakte mest Modstand, blev Overenskomst mulig, og den 1ste Januar undertegnedes en ny „Sliding Scale“ som væsentligen skiller sig fra den ældre deri, at Kularbeidernes Aflønning istedetfor at forøges eller formindskes med 10 % for hver Shilling, hvormed Kulpriserne stiger eller falder, nu skal betales efter  $8\frac{3}{4}$  % for hver Shilling, og at Revisionen af Regnskaberne skal finde sted hver anden Maaned for at gjøre Skalaen mere følelig. Følgen heraf blev, at Arbejderne strax maatte underkaste sig en Reduktion af  $7\frac{1}{2}$  %.

Gjennemsnitskulprisen ved Aarets sidste Revision var næsten 13. 4 d eller omtrent 5. 4 d høiere end Standard Prisen 8 sh., udgjørende efter



8<sup>3</sup>/<sub>4</sub> % pr. Shilling en Forøgelse af 46<sup>1</sup>/<sub>4</sub> %, da de før efter 10 % erholdt 53<sup>3</sup>/<sub>4</sub> %.

At Arbejderne uden Strike underkastede sig disse Vilkaar har antagelig sin Grund i, at de savnede tilstrækkelige Fonds til i et længere Tidsrum at underholde 100 000 arbejdsløse Personer, maaske ogsaa i deres Lederes Overtalelse til at lade Konjunkturerne gennem „the Sliding Scale“ bestemme deres Aflønning, istedetfor at søge ved Tilslutning til „the Miners Federation of Great Britain“ gennem Striker og Fastsættelse af Lønningerne at bestemme Konjunkturerne.

Aaret, der saaledes sluttede med Afvendelse af Arbeidsindstilling, begyndte med Sømændenes og Dokarbejdernes Strike; de sidstnævnte bistod Sømændene i Haandhævelsen af deres selvtagne Ret, at udelukke fra Fartøier, hvormed de seilede, Sømænd, der ikke tilhørte deres Forening. Da der eksisterede en dem i denne Henseende modarbejdende Sømandsforening, og der kunde anskaffes et tilstrækkeligt Antal Sømænd til Fartøiernes Bemanding, blev ei Striken af synderlig lang Varighed. Dens egentlig Resultat var en betydelig Formindskelse af „the Seamen's Unions“ Indflydelse og en Sammenslutning af de forskjellige Fagforeninger om en Overenskomst om at optræde mere unisout ved indtrædende Arbeidertvistigheder.

Under Aarets første Halvdel er det ved Siden af Kulindustrien især Tilvirkning af Blik, der blomstrede i Wales. Fabrikanterne realiserede uhørt Udbytte som Følge af de høie Priser, der noteredes, og paa Grund af den forcerede Tilvirkning for Udskibning til de Forenede Stater, inden Mc. Kinley Tarifen den 1ste Juli traadte i Kraft. Derpaa indtraadte rigtig nok Tilbagegang med ringere Afsætning og nedadgaaende Priser, men nye Markeder aabnes.

Under andet Halvaar har Udskibningen til europæiske Lande, saasom Rusland, Italien, Holland og Portugal, været i Stigning, og naar de fyldte Lagre i Amerika bliver konsumerede, uden at Bliktilvirkningen dersteds endnu har faaet rigtig Fodfæste, om den nogensinde, endog med den nuværende Toldbeskyttelse faar det, turde Udskibningen did atter tiltage. Den her-værende Industri blev visselig noget desorganiseret gennem den amerikanske Tarif; men Tilvirkningen voxer, og nye Verksteder er dels allerede anlagte, dels foreslaaede anlagte.

Kun et ubetydelig Kvantum Blik tilvirkes og udskibes fra Cardiff; de vigtigste Udskibningssteder er Swansea, Liverpool, Llanelly samt Newport og Bristol. Under Aarets første fem Maaneder noteredes følgende Priser for Siemens (Kokes): 18. 6 d og 18. 9 à 17. 3 d og 17. 6 d for bedste Sort Trækulblik 20. 0 d og 22 à 19. 0 d og 21. 6 d for i Løbet af de følgende Maaneder at falde til 15. 3 d og 15. 6 d for Siemens samt 17.6 d og 20. 6 d for Trækulblik i Juni og derefter til 13. 3 d og 13. 6 d samt 14. 3 d og 14. 6 d respektive — alt pr. Kasse.

Cardiffs Import af Hvede er ifølge Opgave fra „the Board of Trade“ steget i betydelig Grad, nemlig 294 859 Cwts, eller fra 1 580 564 til 1 875 423 og Værdien fra £ 609 610 til £ 815 401 eller £ 205 791. Bygimporten er derimod gaaet ned fra 522 140 Cwts. til 512 204, men Værdien steget fra £ 137 595 til £ 162 550, medens Importen af andre Slags Cerealier er aftaget baade med Hensyn til Kvantitet og Værdi eller med 250 275 Cwts. og £ 81 250. Af svensk Hvidhavre er fra Skaane bleven ingført 35 412 Cwts. til en Værdi af £ 11 477. Priserne er bleven mig opgivet til 18. 9 d pr. qr. af 336 bb. cif.

Af Trævarer er af hugget Virke bleven importeret 38 087 loads mere

end under Aar 1890, idet hele Importen opgik til 474 894 loads, medens det sagede Virke understeg 1890 Aars Import med 31 703 loads, idet deraf kun indførtes 145 445 loads.

Jern- og Staalindustrien har derimod været utilfredsstillende, idet Importen af Jernmalm er gaaet ned med 61 105 Tons, og Exporten af Jern- og Staalprodukter kun er steget med 1 130 Tons, medens Værdien er aftaget med £ 35 989.

Hele Vareomsætningen har dog vist den samme stadig tiltagende Udvikling, som Aar efter Aar har udmærket Cardiff, om end Værdien ikke kan opvise den samme Opgang som de tvende foregaaende Aar, da Kulpriserne steg uophørlig.

	1891	1890
Værdi af Import . . .	£ 2 714 879	£ 2 580 218
— „ Export . . .	£ 8 070 652	£ 7 863 579
Tilsammen	£ 10 785 531	£ 10 443 797

en Forøgelse i 1891 af £ 341 734 do. Forøgelsen i 1890, sammenlignet med 1889 var £ 1 408 800.

Der næredes vel grundede Forhaabninger om, at denne Udvikling skulde faa fortsætte uforstyrret af Hindringer i Form af manglende Dokplads, idet baade „Bute Dock“ og „Barry Dock og Railway“ Kompagni havde til Hensigt at andrage det nu forsamlede Parlament om Ret til at bygge hver sin nye Dock, og der var gjort Overslag over deres Kostende, andragende til omtrent £ 1 100 000 og £ 479 000 respektive; de rivaliserende Kompagnier kom imidlertid overens om at udsætte Udførselen af disse storartede Foretagender. Det er for Stedets Interesse at ønske at denne Overenskomst ei maa blive af lang Varighed, men at den nyttige Vædestrid, som Egeninteressen frenkaldet, snart maa spore Selskaberne til fortsat Foretagsomhed. Den momentane Udsættelse burde saaledes ikke hidhøre fra nogen Mistro til alle de her eksisterende Muligheder for at fylde Dokkerne, men fra den Omstændighed, at saalænge den nuværende „Barry Dock“ ikke udnyttes i sin fulde Udstrækning, giver dette „Bute Dock“ Kompagniet Tid til Overveelse, inden det tager fat paa det yderst kostbare Foretagende, som det har bestemt sig til.

Antallet og Drægtigheden af de Fartøier, som under Aaret 1891 besøgte Cardiff, Penarth og Barry iberegneede, udgjorde:

	Indklarerede.		Udklarerede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
<b>Fra og til Udlandet:</b>				
Med Ladning . . . . .	1 591	860 527	6 494	5 726 346
I Ballast . . . . .	2 696	2 565 364	206	234 097
Tilsammen	4 287	3 425 891	6 700	5 960 444
<b>I Kystfart:</b>				
Med Ladning . . . . .	2 925	310 827	5 833	846 192
I Ballast . . . . .	6 171	2 875 050	941	131 735
Tilsammen . . . . .	9 096	3 185 877	6 774	977 927

og indtager nu, hvad betræffer Tonnagen af med Ladning til Udlandet afgaaede Fartøier, den første Plads blandt Englands Havne.

Norske Fartøier deltog i den udenlandske Skibsfart med: Aar 8891 indklareredes med Ladning 185 dr. 101 988 Tons, i Ballast 306 dr. 214 510 Tons, ialt Indkl. 491 dr. 316 498 Tons og udklareret med Ladning 505 dr. 334 055, i Ballast 14 dr. 7 057, ialt udkl. 519 dr. 341 112, mod i 1890 indkl. med Ladning 188 dr. 92 775 Tons, i Ballast 346 dr. 243 891

Tons, ialt indkl. 534 dr. 336 666 Tons og udkl. med Ladning 518 dr. 330 580 Tons, i Ballast 13 dr. 6 703 Tons, ialt udkl. 531 dr. 337 283 Tons. Af norske Dampskibe, som deltog i denne Fart er: 1891 indklareret 130 dr. 92 907 Tons og udklareret 131 dr. 93 607 Tons mod i 1890: indkl. 95 dr. 69 927 Tons og udkl. 94 dr. 67 879 Tons.

Da de forenede Rigers Skibsfart under første Halvdel af 1891 var meget livlig, nærrede man Forhaabninger om, at den betydelig vilde overstige det foregaaende Aars; men disse Forhaabninger er, som det af de ovenfor anførte Opgaver fremgaar, ikke gaaede i Opfyldelse. Antallet af de indklarerede Fartøier er tværtimod gaaet ned med 34 Fartøier, drægtig 8 194 Tons. Da den svenske Skibsfart er tiltaget med 9 Fartøier, drægtige 11 974 Tons, fremkommer for den norske Skibsfart en Nedgang af 43 Fartøier, og 20 168 Tons. Denne Nedgang har ved Siden af de usædvanlig lave Fragter sikkerligen ogsaa sin Grund i, at de politiske Uroligheder i de sydamerikanske Republikker, i hvilken Trade de Norske Fartøier før især anvendtes, har traadt hindrende iveien for disse Landes Handelsomsætning.

Norske og Svenske Dampskibe vedbliver i stigende Antal at tage Kul-ladning fra Cardiff. Forøgelsen for Aar 1891 sammenlignet med 1890 var: Norske 35 Fartøier, drægtig 22 980 Tons. De erlagte Konsulatsgifter udgjorde £ 1 368, 3 s. 10 d for Aar 1891 mod £ 1 326, 2 s. 0 d for 1890 og £ 1 326, 1 s. 9 d. for 1889. Af nævnte £ 1 368, 3 10 erlagdes for i Barry Dock henliggende Fartøier: for Norske Fartøier: ved Kontoret i Barry £ 251, 2 s. 0 d, ved Kontoret i Cardiff £ 72, 7 s 5 d, ialt £ 323, 9 s. 5 d, for Svenske Fartøier: ved Kontoret i Barry £ 5, 13 s. 5 d. ved Kontoret i Cardiff £ 21, 8 s. 7 d. ialt £ 27, 2 s. 0 d. Til-sammen £ 350, 11 s. 5 d.

De optjente Bruttofragter udgjorde for norske Fartøier: Indgaaende Fragter 1891 £ 57 029, 1890 £ 59 390, 1889 £ 82 302, udgaaende Fragter £ 349 289, £ 394 346, £ 667 510, tils. £ 406 318, £ 453 736, £ 749 812.

Med norske Fartøier paamønstredes 1 123 og afmønstredes 835, tils. 2 286.

Rømlingernes Antal udgjorde Aar 1891 fra norske Skibe 190, 1890 209, 1889 259.

Til de norske Sømandskirker i Cardiff og Barry er der bleven indsamlet gennem Vicekonsulatet: 1891 £ 95. 12. 4, 1890 £ 108. 0. 4, 1889 £ 111. 4. 10.

Kvantiteten af Kul og Kokes, der udskibedes til Udlandet og langs Kysten i Løbet af de 10 sidste Aar udgjorde:

Aar.	Til Udlandet.		Langs Kysten.	
	Kul. Tons.	Kokes. Tons.	Kul. Tons.	Kokes. Tons.
1891 . . . .	9 962 863	95 213	1 298 545	2 880
1890 . . . .	9 481 802	89 009	1 230 394	9 182
1889 . . . .	8 996 976	69 925	1 201 288	6 339
1888 . . . .	8 526 816	53 855	1 179 411	699
1887 . . . .	7 516 897	58 790	1 192 807	5 751
1886 . . . .	6 683 181	55 594	1 177 331	11 072
1885 . . . .	7 132 133	50 160	1 090 253	972
1884 . . . .	6 967 013	33 102	980 432	608
1883 . . . .	6 761 455	25 060	1 038 596	690
1882 . . . .	5 799 919	28 850	951 197	764

Til Fartsgjærenes Behov eller Bunkes anvendtes: 1891 1 298 511 Tons mod 1890 1 204 424 Tons og 1889 1 125 109 Tons.

Af Patentfuel udskibedes: 1891 297 916 Tons mod 1890 235 104 og 1889 266 151.

Dersom Udskibningen af Kul, Kokes og Patentfuel sammenlægges fremkommer en Totalsum af: Tons 12 955 928 mod 1890 Tons 12 249 915 og 1889 Tons 11 665 788.

Da der har været Pverflod paa Skibsrum for denne Skibning, saa har Fragterne holdt sig saa lave, at det er vanskeligt at forstaa, at de har kunnet give Rhederierne noget Udbytte.

Til Norge eksporteredes af Kul: 1891 12 322 Tons til en Værdi af £ 8 897 mod 1890 12 638 Tons, £ 8 950 og 1889 8 144 Tons, £ 5 546.

### Trævarer.

Ved Aarets Begyndelse fandtes heraf ganske betydelige Lagre, og, da de vanskelige Veirforholde hindrede Omsætning, fyldtes disse endnu mere, og Priserne faldt. Da Byggevirksomheden under Aarets Løb paa Grund af tiltagende Indflytning blev og fremdeles er yderst livlig, saa bedredes Forholdene. Aaret sluttede under moderat Tilførsel af Gulpplanker og Planker fra Østersøen idetheletaget med lysere Udsigter, idet Priserne steg og Lagrenes Beholdninger aftog.

Der har været betydelig Omsætning af Minetømmer og Pitprops, især af Minetømmer, hvoraf indførtes 16 082 loads mere end i 1890. Cif Priserne har under Aaret været 25 sh. à 24 sh. med Undtagelse af Marts, April, August og September, da de ei stod højere end 23 sh. 9 d à 23 sh. 6 d; ved Aarets Slutning noteredes 25 sh. à 26 sh. med tomme Lagre.

Da Tilførsel af fransk Pitwood udeblev, udtømtes i November og December Lagrene fuldstændig, og det norske Minetømmer solgtes da for 34 sh. à 35 sh. pr. load Svensk Pitprops har opnaaet en Gjennemsnitspris af 4 sh. 3 d pr. 100 løbende Fod 3" og forholdsvis højere Priser.

Fransk Pitwood synes at have dreiet sig om 15 sh. 6 d pr. Ton, om den end enkelte Gange er gaaet ned til 14 sh. og andre Gange op til 22 sh. Pitwoodfragter fra Bordeaux har været betalt med fra 7 sh. til 5 sh. 6 d; under Aarets anden Halvdel betaltes i Almindelighed 6 sh. 3 d.

Fra Norge indførtes Aar 1891: Hugget Virke 35 736 loads til en Værdi af £ 41 168, saget Do. 12 075 loads, £ 26 791 mod Aar 1890: Hugget Virke 19 654 loads til en Værdi af £ 27 018, saget Do. 15 404 loads, £ 36 281, og Aar 1889: Huget Virke 23 082 loads til en Værdi af £ 37 031, saget Do. 7 462 loads, £ 19 558.

Fra Sverige Aar 1891: Hugget Virke 3 491 loads til en Værdi af £ 6 640, saget Virke 30 247 loads, £ 66 738 mod Aar 1890: Hugget Virke 4 794 loads til en Værdi af £ 8 897, saget Do. 35 979 loads, £ 79 825 og Aar 1889: Hugget Virke 2517 loads til en Værdi af £ 5 056, saget Do. 42 437 loads. £ 111 887.

Importen af Træmasse vedbliver at tiltage, idet deraf indførtes fra Norge Aar 1891: 9 579 Tons til en Værdi af £ 32 769 mod 1890 7 873 Tons, £ 25 575 og 1889 5 283 Tons, £ 17 793.

Fra Sverige Aar 1891: 1 110 Tons til en Værdi af £ 5 950 mod 1889 336 Tons, £ 1 740, hvortil kommer Cellulosekub, hvoraf 7 900 Tons importerades fra Norge, og hvilken findes indbefattet i det fra Norge indførte Kvantum hugget Virke.

Af Jern exporteredes til Norge Aar 1891: 1917 Tons Staalrails til en Værdi af £ 11 107 mod 1890 300 Tons, £ 2 099.

Hele Værdien af Norges Vareomsætning med Cardiff udgjorde 1891: Norges Export til Cardiff £ 101 115, Import £ 20 728, ialt £ 121 843, 1890 Export 89 112, Import 11 175, £ 100 287, 1889 Export £ 78 440, Import £ 5 633, ialt £ 83 073.

Af foranstaaende Opgaver fremgaar, at Norges Vareomsætning med Cardiff er gaaet op paa Grund af forøget Export af Minetømmer og Træmasse, samt Import af Staalrails.

Norsk Undersaat Ernest Bernhard Tellefsen og Engelskmanden C. E. Howard har i 1890 under Navn af Howard & Tellefsen hersteds etableret et Firma for Skibsmægleri og Kulexport, samt for Import af Jernmalm og Pitwood. Dets Adresse er 53, Mount Stuart Square.

**Cork.** Den tidligere Indførsel fra Norge af Stokfisk og Sild er ganske ophørt. Aarsagen til det førstnævnte Forhold maa søges deri, at den fra Island hidbragte Fisk er af bedre Kvalitet. Silden maa vige for det fra Hamburg og Amerika importerede billige Affald fra de derværende Slagterier.

Ogsaa Importen af Is aftager stadig, -- i 1891 indførtes der fra Norge blot 1 390 Tons, efterat saavel Bryggerier som Kjød- og Fiskehandlende en gros har anskaffet Maskiner for Tilvirkning af kunstig Is.

**Dover.** Forhaabningerne om paa dette Sted at finde Stenkul, om end først paa større Dybder, synes at vinde Bekræftelse ved fortsatte Boringer, hvad der siges at ville foranledige Nedsænkning af et Schakt i den nærmeste Fremtid.

Passagertrafikken paa Kontinentet øges stadig, efterat der er bleven anskaffet Dampskibe af større Dimensioner. Herved nødvendigjøres en Udvidelse af den herværende Havn, hvilken Udvidelse er beregnet at ville medføre en Udgift af £ 800,000. Dette Arbejde vil vistnok blive af stor Nytte for dybtgaaende Fartøier, da der for dem mangler en sikker Havn paa denne Kyst nærmere end Isle af Wight paa den ene Side og Thamesmundingen paa den anden.

**Grimby.** Aarets Trælastmarked har ikke været gunstigt, og en yderligere Nedgang har fundet Sted af denne den vigtigste af de Artikler, som Handelsomsætningen mellem Norge og Sverige samt denne Havn omfatter. Nævnte Import bestod for de 2 sidste Aar af:

	1890.	1891.
Planker, Battens og Bord	197 639 Loads.	192 539 Loads.
Hugget Virke, alle Slags	76 426       "	70 599       "

Transporten er for den største Del besørget af engelske Dampskibe, saakaldte "Baltic Tramps", som kun har opnaaet lidet lønnende Fragter.

Af Jern og Staal indføres der vedblivende som Ballast under Trælasten, hovedsagelig fra Stockholm og Gefle, og udgjorde denne Import i 1891: af Jern 12 016 Tons, af Staal 2 348 Tons, tilsammen 14 363 Tons mod 14 081 Tons i 1890.

Kulexporten, som i sin Helhed under Aaret aftog med 21 700 Tons, udgjorde: til Norge 62 714 Tons mod i 1890 48 953 Tons, til Sverige 159 726 Tons mod i 1890 195 057 Tons.

Importen fra Norge af Is forblev omtrent den samme som under næstsidste Aar og beløb sig til 61 490 Tons. De herværende Isfabrikker har

været i uafbrudt Virksomhed, men det opnaaede Udbytte har ikke opmuntret til sammes Udvidelse, hvoraf man synes at kunne slutte, at denne Tilvirkning ikke i nogen væsentlig Grad vil komme til at modarbejde Importen af Is fra Norge.

Dampfiskefartøier — "Steam-Trawlers" — er i Aarets Løb blevne anskaffede i saa stor Udstrækning, at deres Antal ved Aarets Udgang beløb sig til 99. Den i den seneste Tid vundne Erfaring har dog utvetydig bragt paa det rene, at man her har overskredet Klogskabens Grændser, og Fler-tallet af disse Dampskibe formaar ikke længer at give det samme Udbytte som tidligere. Da desuagtet deres Antal stadig forøges, medens Nordøens Fiskebanker uafbrudt skræbes rene med deres "trawls", synes heraf den Slutning at kunne drages, at Eierne af disse kostbare Fartøier ingenlunde kan paaregne nogen lys Fremtid.

Hverken fra Norge eller Sverige har Dampfiskebaade besøgt denne Havn; kun fra to norske Seilsmakker er Torsk og Helleflyndre, fisket i Nærheden af Island, bleven ilandbragt her. Fra Norge er desuden med mindre Dampskibe bleven hidbragt 15 Ladninger forsk Makrel; men nogen Import af Sild har ikke fundet Sted hverken fra Norge eller Sverige.

Dampskibsforbindelsen med Malmø ved Wilsonlinjens Skibe er bleven opretholdt og har under Aarets Løb medført omkring 3 000 Emigranter. Varetrafikken med disse Baade har været meget ringe. For det kommende Aar er der truffet Aftale med en svensk Dampskibslinie om, alternativt med den førstnævnte, at vedligeholde denne Rute.

**Hull.** Med Hensyn til Hulls Fremgang som Havn har jeg den Tilfredsstillende at kunne fremholde adskillige Forhold, som antyder en fortsat og stigende Virksomhed inden nær sagt alle de vigtigste Grene af Forretningslivet. Saaledes viser der sig en Forøgelse i Drægtigheden af ankomne Fartøier, i Importen af Korn og Oljefrø, Trælast, Smør og Fisk m. m., ligesom i Exporten af Kul.

Denne Forøgelse har ogsaa bragt det heldige Resultat, at Hull—Barnsley Jernbane — og Dokkompagni, som hovedsagelig blev stiftet for at frigjøre Hull fra det Jernbanemonopol, hvis Tryk Havnen saa længe havde følt, endelig blev sat i Stand til at udbetale sin første Dividende til de uprioriterede Aktieeiere. Dette Foretagendes Fremgang betragtes som et Livsvilkaar for Udviklingen af Skibsfarten paa denne Havn og er derfor bleven hilset med stor Tilfredshed.

Dette Forhold har foraarsaget „The North Eastern Railway Company“ til at optræde som Kjøber af hele det gamle „Hull-Dock-Company“s Eien-dom, og en Sammenslutning af disse to Selskaber kommer sandsynligvis til at finde Sted, forsaavidt der bydes tilfredsstillende Sikkerhed for fremtidig Opretholdelse af Havnens Uafhængighed.

De opstillede Betingelser indeholder ligeledes, at sidstnævnte Jernbanel-selskab skal forpligte sig til, for at afhjælpe den Mangel paa Plads, som under de senere Aar har gjort sig følelig i Dokkerne, at lade bygge en helt og holdent ny, yderligere Dybvandsdok.

I den under Aarets Løb forøgede Trafik paa denne Havn har ogsaa norske og svenske Fartøier taget Del. Saaledes ankom af norske Fartøier:

fra	1890.		1891.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norge . . . . .	183	52 253	154	47 912
Sverige . . . . .	49	13 168	44	12 399
Andre Lande . . . . .	67	29 853	62	36 533
Indkjøbte i Hull . . . . .	10	672	14	830
For Reparation . . . . .	1	331	"	"
tilsammen	310	96 277	274	97 674
Deraf var Dampskibe	1890 73,	dr. 23 342	Tons i 1891 77,	dr. 34 092 Tons.

## Norske Fartøier.

Til	Antal	Tons
Norge med Ladning . . . . .	70	21 560
"  i Ballast . . . . .	46	13 065
Sverige med Ladning . . . . .	41	13 118
"  i Ballast . . . . .	19	4 724
Andre Lande med Ladning . . . . .	40	15 650
"  i Ballast . . . . .	63	31 514
Solgte i Hull . . . . .	1	212
tilsammen	280	99 843 Tons.

Da den samlede Drægtighed af de til Hull ankomne Fartøier i 1891 udgjorde 3 274 561 Tons mod i 1890 3 163 241 Tons, i 1889 3 036 502 Tons, udgjorde de norske Fartøier følgende Procent deraf: 1891 2.997 %, 1890 3.01 %, 1889 2.95 %.

Af Fartøier af alle Flag hidkom der fra Norge i 1890 377 dr. 180 867 T., i 1891 335 dr. 75 934, samt afgik til Norge i 1890 282 dr. 154 948 T., i 1891 283 dr. 161 911.

For Rederierne tør det forløbne Aar have faldt gunstigere ud, end det ved Aarets Begyndelse kunde antages. Den store Tilstrømning af Fartøier, som fandt Sted udover Høsten, maa uden Tvil for en væsentlig Del tilskrives det da ventede Forbud i Rusland mod Udførsel af Korn, hvad der foranledigede en stæsk Import deraf fra alle Verdens Kanter og som Følge deraf en hurtig Stigning af Fragtsatserne.

Heraf paavirkedes igen Skibsbygningsindustrien, inden hvilken siden da stor Virksomhed har været raadende, i Modsætning til, hvad man havde Grund til at vente under Aarets første Halvdel.

Speciel Opmærksomhed fortjener det store Antal af "steam-trawlers", som er blevne byggede. Disse Fartøier eies for den største Del af Aktieselskaber og koster, fuldt udrustede, ca. £ 5000 hver. De har i Almindelighed hidtil givet stort Udbytte; men det erkjendes nu, at tilsvarende Resultater i Fremtiden, paa Grund af den store Forøgelse af Antallet, alene kan paaregnes af Fartøier, bygget efter seneste Konstruktion. Fra norsk Side er der ogsaa skeet en Begyndelse til Deltagelse i denne Bedrift. Saaledes er der bleven dannet et Selskab under Navn af "The Anglo-Norwegian Steam Fishing Co. Lmt.", som er bleven indregistreret i England, men hvori Aktier i ikke ringe Udstrækning er blevne tegnede i Norge. Dette Selskab har under de 3 Maaneder, som det inden sidste Aars Udgang har været i Virksomhed, kun sysselsat en Baad, men har en anden under Bygning, hvorhos det som Følge af de hidtil vundne Resultater er bleven besluttet end yderligere at forøge Antallet af Fartøier.

Importen af Fisk er gaaet frem, saavel fra Norge som fra Sverige; men de opnaaede Resultater er desværre, i Forhold, ikke saa gunstige som under den nærmest foregaaende Fiskeperiode. De heldige Resultater, som dengang opnaaedes, synes at have tilskyndet de skandinaviske Exportører til forøgede Anstrængelser, hvortil kom, at der dannedes et Selskab af engelske Fiskeopkjøbere med det Formaal at opkjøbe Varen paa Fiskepladsene i Norge og Sverige og selv bringe den til Hull, for derved at sikre Selskabet en Andel i den rigelige Gevinst, som man antog, at de skandinaviske Exportører og Mellemhænder høstede. Resultatet heraf er imidlertid blevet, at Markederne bestandig har været overfyldte, hvilket har nødvendiggjort Salg af Fisken til Priser, som ikke har kunnet andet end medføre alvorlige Tab for de i denne Forretning Interesserede. Paa Grund heraf kan det ikke noksom indprentes, at det ligger i alles Interesse at træffe Foranstaltninger, hvorved Indførselen reguleres. Det burde ikke være umuligt for Exportørerne sig imellem at træffe en Overenskomst om, at de Dampskibe, som hidbringer Fisken, skulde komme med bestemte Mellemlum istedenfor, som nu ofte indtræffer, flere paa samme Dag, sædvanlig om Mandagen, da samtidig de regulære Passagerdampskibe udlosser den af dem medbragte Fisk. Ligeledes tror jeg at burde paapege Nødvendigheden af, at der til dette saa let overfyldte Marked ikke bringes andet end den færskeste og bedste Fisk.

Medens dette nedskrives, viser der sig Tegn til bedre Priser, efterat nogle af de Dampskibe, som blev anvendte for denne Import, nu er ophørte dermed, hvorved Tilførselen er aftaget; og heraf skulde man have Grund til at haabe, at der inden Fisketidens Ophør maatte opnaaes nogen Erstatning for de Tab, som under de seneste Uger har rammet Importørerne.

Benyttelse af Borsyre til Fiskens Konservering er næsten aldeles ophørt. I Almindelighed betinger den norske Sild den høieste Pris, da den er større end den fra Sverige.

Den væsentligste af de Produkter, Importen fra Norge og Sverige omfattede, var:

Fra Norge.

	1889	1890	1891
Træløst, saget Loads . . . . .	11 975	9 765	7 768
do. huggen " . . . . .	44 607	44 440	36 533
Træmasse Tons . . . . .	21 445	19 199	16 999
Fisk Cwts. . . . .	255 981	309 748	403 957
Tran Tons . . . . .	1 882	2 859	2 180
Is " . . . . .	28 000	29 030	26 940
Smør Cwts. . . . .	5 200	2 755	2 968
Margarin " . . . . .	12 377	13 244	20 207
Papir " . . . . .	6 930	17 666	33 186
Faar St. . . . .	7 946	1 618	392
Havre Cwts. . . . .	—	—	14 736

hvorhos der indførtes i 1891: Øl 371 Kasser, Sideflæk 58 Cwts., Ost 49 Cwts., Rebslagerarbejder 292 Cwts., Kobber 3 684 Cwts., Drogerivarer 323 Kollis, Frugt og Grøntsager 175 Kollis, Vildt 794 Kollis, Glas 421 Cwts., Haar 124 Cwts., Horn 396 Cwts., Huder 2 761 Cwts., Stangjern 1 795 Tons, Tak- og Skrotjern 372 Tons, Kjød 1 516 Cwts., Pap 4 718 Cwts., Oljekager 436 Tons, Filler 2 209 Baller, Skind 1 081 Cwts., Mælk 280 Kasser, Kobbermalm 272 Tons, Fyrstikker 4 643 Kasser, Uld 307 Baller, Gjør 75 Kurve, Metal 3 257 Cwts., Tjære 132 Tønder.



Af Stenkul exporteredes til Norge i 1890 39 876 Tons, i 1891 40 155 Tons.

**Limerick.** Hovedsagelig som Følge af en formindsket Trælimport er Besøget af norske og svenske Fartøier i denne Havn gaaet ned til et lavere Tal end under noget foregaaende Aar, saa langt tilbage jeg kan mindes. Ligeledes er Importen af Is næsten ganske ophørt, efterat alle de største Svine-slakterier er blevne forsynede med Refrigratorer, og blev der i 1891 blot importeret 801 Tons. Import af Sild eller anden Fisk er ligeledes udeblevet.

**Liverpool.** Den samlede Skibsfart paa denne Havn fra og til Udlandet var omtrent ligesaa stor som under det nærmest foregaaende Aar, hvad Drægtighed angaar, men betydelig mindre med Hensyn til Antallet af Fartøier, nemlig:

	Indklarerede.		Udklarerede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1890 . . . . .	4 897	5 977 744	4 038	5 158 720
1891 . . . . .	4 655	5 998 224	3 847	5 211 352
Forøgelse . . . . .		20 480		50 632
Formindskelse . . . . .	242		191	

Fartøiernes Gjennemsnitsdrægtighed er nu 1 307 Tons mod 1 257 i 1890, 1 210 i 1889 og 1 176 i 1888.

Norges Deltagelse i denne Fart — Kystfarten iberegnet — var følgende:

	Indklarerede.		Udklarerede.	
	Antal.	Tons	Antal.	Tons.
1890 . . . . .	545	284 942	528	286 128
1891 . . . . .	379	214 256	421	235 532
Formindskelse . . . . .	30½ %	25 %	20 %	18 %

De herved betegnede Bruttofragter udgjorde for:

	Indklarerede.		Udklarerede.	
		pr. Ton.		pr. Ton.
1890 . . . . .	£ 355 063	25 sh.	£ 110 625	7 sh. 4 d
1891 . . . . .	- 233 080	21 sh. 6 d	- 79 255	6 sh. 9 d
Formindskelse . . . . .	31 %	14 %	28 %	8 %

Fragtfortjenesten udgjorde:

1890 . . . . .	£ 45 075	17 sh.	£ 16 970	6 sh.
1891 . . . . .	- 37 315	14 sh. 6 d	- 8 550	3 sh.

Forøgelsen af Fartøiernes Antal er forårsaget af en Forøgelse i Besøget af Seilfartøier; thi Dampskibsforbindelserne med Sverige og en eller Havn udenfor Sverige holder sig Aar efter Aar paa det samme Standpunkt.

Den regulære Forbindelse med Norge underholdes fremdeles af blot et Dampskib; men i det Hele viser den norske Dampskibsfart paa Liverpool en tilfredsstillende Udvikling. Vistnok kan sidstforløbne Aar blot opvise 60 Fartøier dr. 34 711 Tons mod 84, dr. 37 307 Tons i 1890, men Formindskelsen af den samlede Drægtighed udgjør blot 7 % mod 25 % for hele den norske Skibsfart paa denne Havn.

Det bør her stærkt betones, at 1890 var et Undtagelsesaar med Hensyn til den norske Skibsfart hersteds. Liverpool er aldrig før under et Aar bleven besøgt af saa mange norske Fartøier, og til Trods for den betydelige Nedgang, som fandt Sted i 1891, kan det alligevel siges, at netop 1891 er nærmere Middeltallet i kvantitativ Henseende. Ihvertfald er Beløbet af de her erlagte Konsulatafgifter, £ 928. 3. 9, aldrig bleven overstøget, undtagen i 1890.

Trælasttransporten fra Canada har ikke engang budt vere Fartøier halv saa megen Anvendelse som i 1890, kun 75 Ladninger mod 161 i 1890 og 122 i 1889. Den overdrevne Import under de to foregaaende Aar har havt sin naturlige Følge. Visselig var Stilstanden paa alle Forretningsomraader i Liverpool særdeles følelig især under den sidste Halvdel af 1891; men Forbruget af Trælast vedblev dog, og Beholdningerne var ved sidste Aarsskifte saa vidt mindskede, at man troede at kunne have godt Haab om en livligere Import fra Canada og dermed større Anvendelse fer de norske Fartøier. Imidlertid er endnu ikke, efter 4 Maaneders Forløb siden Aarskiftet, nogen Bedring indtraadt. Vistnok befragtes stadig norske Fartøier, men til meget utilfredsstillende Fragtsatser. Et Fartøi, som i disse Dage afgaar herifra til Quebec, er bleven befragtet til Belfast for 42 sh 6 d pr. Std. I Farten paa de Forenede Stater viser der sig en betydelig formindsket Deltagelse i Pitchpinetransporten, — i det Hele 19 norske og svenske Fartøier mod 38 i 1890 og 28 i 1889, med en Fragtfortjeneste pr. Ton af henholdsvis 48 sh., 41 sh. og 32 sh. 9 d.

Antallet af Harpix- og Terpentinladninger var det almindelige, men i Bomuldstransporten viser der sig for os en Tilvækst: 10 Ladninger mod 3 og 2 de tvende foregaaende Aar.

I Farten paa Vestindien er der nogen Fremgang. Norske Fartøier hidbragte 49 Ladninger derfra, mod 46 i 1890 og 44 i 1889; og Fragtfortjenesten pr Ton har været nogenlunde den samme. Ogsaa i Antallet af Ladningen til Vestindien har de norske Fartøier i kvantitativt Henseende fastholdt det store Fremskridt, som skeede i 1890, men Fragtfortjenesten pr. Ton for disse udgaaende Ladninger er gaaet ned fra 18 sh. til 12 sh. 9 d.

Til Brasilien udførtes herfra i norske Fartøier 32 Ladninger, mod 22 i 1890 og 28 i 1889; men Fortjenesten pr. Ton er gaaet ned til 23 sh. 3 d fra henholdsvis 32 sh. og 37 sh. 9 d.

Til La Plata afgik 23 norske Fartøier med en Fortjeneste pr. Ton af 26 sh. mod 53 St. og 35 sh. i 1890 samt 57 St. og 48 sh. i 1889.

Hvor betydelig Fortjenesten pr. Ton er gaaet ned for Ladninger fra Norge til Liverpool, vil sees af nedenstaaende Tabel:

	1889		1890		1891	
	Antal Fartøier	Middel-fragt	Antal Fartøier	Middel-fragt	Antal Fartøier	Middel-fragt
Pitprops . . .	32	15 sh. 4 d	63	11 sh.	41	10 sh.
Høvlede Bord . . .	58	16 sh. 9 d	59	15 sh. 6 d	54	12 sh. 9 d
Træmasse . . . . .	13	17 sh.	14	16 sh.	4	16 sh.
Is . . . . .	27	15 sh.	33	14 sh.	22	11 sh. 3 d
Andre Varer . . .	9	?	18	?	10	?

Nogen Konkurrence mellem norske og svenske Fartøier eller mellem norske og svenske Exportører af vore Landes Produkter findes der, mig bekjendt, ikke i Liverpool.

**Milford.** Fiskeindustrien paa denne Plads har frembudt forøget Virksomhed, og adskillige „steam-trawlers“ er bleve anskaffede til den herværende Fiskeflaade. Herved er ogeaa foranlediget en Stigning i Importen af norsk Is; men der er kun ringe Sandsynlighed for, at det kommer til at vedvare, da en Fabrik for Tilvirkning af kunstig Is antagelig snart vil blive oprettet hersteds.

**Newcastle.** Der er en Ting, som alle Nordmænd er enige om, og som de har fuld Grund til at lovprise, og det er deres Lands smukke Natur. Om Landets Fortrin som Turistland kan der heller ikke være delte Meninger, og de Udlændinger, som har besøgt Norge, er ogsaa enstemmige i sine Lovtaler.

Vigtigheden af disse Fortrin for Norges Vedkommende ligger klart i Dagen, og da der er al Sandsynlighed for, at Turiststrømmen til Norge vil tiltage, gjælder det at udnytte den paa bedste Maade. I visse Retninger er saa ogsaa skeet, f. Ex. ved Bygning af større Hoteller i de indre Landsdele, medens det derimod nok turde være tvivlsomt, hvorvidt den norske Foretagsomhed i andre Henseender er fulgt med Tiden, og hvorvidt den ikke delvis er bleven ledet paa Feilspor. Naar undtages Newcastlelinjen er saagodtsom ingen af de fordelagtigste Forbindelseslinjer for Passagerer mellem Storbritannien og Norge ndnyttede, og det tillades skotske Baade Aar efter andet at drive en vistnok meget lukrativ Forretning paa vore Kyster. Stavanger og Bergen besidder, som Anløbssteder for Turistskibe, store Fortrin, som gjør, at den hurtigste Overfart fra Storbritannien til en af disse Steder i Længden altid vil blive den mest søgte; thi det ligger i Sagens Natur, at Lystreisende, som for at naa Maalet nødsages til at gjøre en Sætur, foretrækker den kortest mulige. Heraf har den skotske Fremsynthed forstaaet at benytte sig. Afstanden mellem Aberdeen og Stavanger er 269 Mile, og Reisen med et hurtiggaaende Dampskib gjøres i 18 Timer, hvorved alsata Passagerer sættes istand til at forlade Aberdeen om Morgenens og være i Stavanger samme Dags Aften. Det er bleven fremholdt, at Aberdeens afsides Beliggenhed gjør det mindre skiket til Udgangspunkt for engelske Turister. Hvor lidet begrundet denne Opfatning er, beviser den store Trafik, som denne Turistlinje allerede har forstaaet at sikre sig. I denne Forbindelse skal man minde om, for det første at Skotland selv besidder en Folkemængde af omtrent fire Millioner, dernæst at de skotske Høilande, i hvis Nærhed Aberdeen ligger, er særdeles yndet af det engelske Publikum og saaledes kunde tages med paa Veien til eller fra Norge. Det er derhos en bekjendt Sag, at faa af de Amerikanere af den bedre Klasse, som besøger sine Forfædres Land, undlader samtidig at gjæste de skotske Høilande, som Digterne Tarns og Sir Walter Scot har udødeliggjort og gjort til klassisk Grund. Deres Antal skal være meget stort — omtrent 75 000 Amerikanere antages at besøge England hvert Aar —, og da mange af dem vides ogsaa at besøge Midnatssolens Land, var det paatænkt for mere end 12 Aar siden at sætte hurtiggaaende Dampskibe igang mellem Aberdeen og Norges Vestkyst, hvorved disse Besøgende altsaa vilde være istand til at fuldføre sin Reiseplan uden at gaa tilbage til England. I Betragtning af disse Fordele fortjente nok Aberdeen større Opmærksomhed, end der blev den til Del ved Behandlingen af Englandsruten, ligesom det nok forundrede Mange, at Fordelen ved en kort oversøisk Postrute ikke skjænkedes saa meget som en flygtig Tanke. Og dog ansees denne Fordel at være saa stor, at den benyttes overalt, hvor det lader sig gjøre. I Kraft af dette Princip etableredes saaledes en Postrute fra Kristianssand til Fredrikshavn og ikke til Hamburg.

Som Exportlinje besidder Stavanger—Aberdeen ingen Fordele fremfor den nu eksisterende Englandsrute; men skal Offere gjøres for den udenrigske Posts Skyld fra og til det vestenfjeldske Norge, saa er Udførselskvantumet derfra til enhver engelsk Havn undtagen Hull saa ubetydeligt, at virkelige

nationale Interesser heller synes at burde komme i Betragtning end de illusoriske. Som Udskibningssted staar Aberdeen langt under Newcastle, men da dette ikke berører norske nationale Interesser, maa det vel ansees at være af mindre Vigtighed for en Postlinje.

Aberdeen besidder imidlertid den store Fordel, at dets Havneafgifter er lave. Naar saaledes ti Reiser er gjort paa Stedet, ophører Havneafgifterne for Resten af Aaret enten aldeles eller for en stor Del.

**Juhlin Danufeldt.**

---

Indhold: **London** Side 257.

# Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler  
for 1891 m. M.,

No. 8.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1892.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co. Subskriptionspris 2 Kroner Aaret  
og for Udenbysboende Porto 20 Øre.

## St. Petersburg.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. R.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
<b>I. Ankomne.</b>									
Fra Norge til Hovedstationen . . . . .	2	369	7	3 858	9	4 227	-	-	2 350
” Norge til Vicekonsulsstationerne . . .	24	4 350	3	1 048	27	5 398	-	-	32 005
” Sverige til Hovedstationen . . . . .	1	164	1	424	2	588	-	-	450
” Sverige til Vicekonsulsstationerne . . .	-	-	1	512	1	512	-	-	-
” andre Lande til Hovedstationen . . . . .	57	26 600	5	1 289	62	27 889	-	-	279 960
” andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . .	77	38 967	36	14 884	113	53 852	-	-	171 255
Ialt	161	110 450	53	22 015	214	92 466	83	39 802	486 020
<b>II. Afgaaede.</b>									
Til Norge fra Hovedstationen . . . . .	8	3 326	-	-	8	3 326	-	-	16 080
” Norge fra Vicekonsulsstationerne . . .	-	-	5	824	5	824	-	-	-
” Sverige fra Hovedstationen . . . . .	8	1 943	3	2 908	11	4 851	-	-	8 210
” Sverige fra Vicekonsulsstationerne . . .	-	-	2	2 051	2	2 051	-	-	-
” andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	26	12 239	28	12 289	54	24 528	-	-	86 780
” andre Lande fra Vicekonsulsstationen . . .	101	42 247	31	13 845	132	56 092	-	-	225 575
Ialt	143	59 855	69	31 917	212	91 672	83	39 802	336 654

Af svenske Skibe ankom 217, dr. 63 394 Tons.

*Aarsberetning dateret 30 Marts 1892.*

Den norske Skibsfart viser i 1891 en Forøgelse af 58 Fartøier og 36 942 Tons. Der paamønstredes paa norske Skibe 20 og afmønstredes 34 Mand.

I 1891 ankom til St. Petersburg og Kronstadt 1 122 Dampskibe, dr. 864 448 Tons og 350 Seilskibe, dr. 95 674 Tons, ialt 1 472 Skibe, dr. 960 162 Tons. Heraf var 563 engelske, 217 svenske, 214 norske, 212 tyske, 212 danske, 107 russiske, 32 hollandske, 6 franske, 1 spansk, 3 italienske og 7 østerrigske.

Skibsfarten paa Kronstadt varede fra den 22 April og 4 Mai til den  $\frac{5}{17}$  November og aabnedes af det norske Seilskib „Carl Bech“ kommende fra Savannah med en Ladning Harpix og Bomuld. Den  $\frac{7}{19}$  April satte Isen paa Nevafloden sig i Bevægelse og den  $\frac{18}{30}$  tog den direkte Dampskibsforbindelse mellem St. Petersburg og Cronstadt sin Begyndelse.

Fra Norge indførtes til St. Petersburg 2 948 Tønder Sild, 2 195 Tons Feldspat, 37 Tønder Tran, og udførtes derfra til Norge med 15 Skibe: til Kristiania 63 150 Pud Petroleum, 15 346 Tschetwert Rug, 600 Stk. Bastematter, 171 616 Kubf. Aspetræ; til Fredrikshald 59 000 Kubf. Aspetræ; til Horten 21 700 Pud Oliekager; til Godvik 19 800 Pud Do. og 60 Stkr. Bastematter.

Trælastexporten udgjorde ialt i 1891 1 093 537 Std. Dusin Bord og 551 166 Kubf. Aspetræ; deraf til Storbritannien og Irland 699 170 Std. Dusin Bord og 35 750 Kubf. Aspetræ, foruden 587 647 Std. Splitved, 269 811 Std. Rickers og 415 749 Std. Props, til Tyskland 10 800 Kubf. Aspetræ og 89 850 Std. Dusin Bord, til Holland 206 529 Std. Dusin Bord foruden Rickers, til Frankrige 85 745 Std. Dusin Bord foruden Rickers, til Belgien 12 243 Std. Dusin Bord foruden Splitved og Rickers og til Danmark 54 500 Kubf. Aspetræ.

Fra Skibsfartens Begyndelse i 1891 indtil den 15 August gl. Stil, da Forbudet mod Udførsel af Korn traadte i Kraft, udførtes fra St. Petersburg 665 089 Tschetwert Hvede, 841 042 T. Rug, 403 402 T. Linfrø, 2 469 269 Havre, 7 689 T. Byg, 20 246 T. Ærter, 112 354 T. Boghvedegryn, 16 689 K. Rugmel, 5 934 Sække Hvedemel og 47 417 Sække Klid.

Af andre betydelige Udførselsartikler udførtes fra St. Petersburg: 1 063 748 Pud Lin, 631 578 Pud Codilla, 55 650 Pud Hamp, 34 711 Pud Drev, 45 556 Pud Tougværk, 501 694 Pud Mineralier, 820 537 Pud Petroleum, 36 122 Pud Talg, 67 737 Pud Smør, 27 354 Pud Margarin, 23 099 Pud Potaske, 11 314 Pud Olein, 82 490 Pud Glycerin, 2 147 066 Pud Oliekager, 915 111 Pud Benmel og Benkul, 40 540 Pud Tarme, 35 663 Pud Børster, 222 536 Pud Klid, 62 443 Kasser Øl, 9 062 Gummigaloger, 2 227 523 Sarschin Læred. Af Faareuld udførtes til England 267 277 Pud, til Holland 14 314 Pud og til Frankrige 1 633 Pud.

Vicekonsulen i Narva beretter, at Skibsfarten dersteds ver aaben fra 3 April til den 13 December, i hvilken Tid der ankom 105 Fartøier, dr. 43 492 Tons, hvoraf 9 Dampskibe dr. 28 371 Tons. Af disse Fartøier var 12 norske, dr. 5 054 Tons. Fra Norge indførtes kun 600 Tønder Sild. Bark „Susanne“ af Mandal strandede paa Reden den 15 Mai og solgtes ved offentlig Auktion.

Fra Reval udførtes i 1891 Varer til en Vædi af 18 375 400 Rubel, hvoriblandt til Norge for 83 000 Rub., og indførtes for 91 500 Rub., hvoraf fra Norge for 205 500 Rub. Blandt de vigtigste Importartikler mærkes Sild, Bly, Jern, Kobber, Staal, Cement, Tegl, Jern- og Staalvarer, Maskiner, Lerrør, Bomuld.

I de første 11 Maaneder af 1891 udgjorde den russiske Export over den europæiske Grænse en Værdi af 669 146 000 Rub., mod 642 350 000 i samme Tidsrum i 1890. Importen af udenlandske Varer til Rusland udgjorde i samme Tidsrum en Værdi af 321 013 000 Rub. Af Importen faldt paa Levnetsmidler 53 042 000 Rub., Raastoffe og Halvfabrikater 197 378 000 R., Fabrikater 69 724 000 R., Kvæg 869 000 R. Udførselen oversteg Indførselen med ikke mindre end 348 133 000 Rub. Ruslands Toldindtægter udgjør i samme Tidsrum 67 287 000 Rub. i Guld mod 69 441 000 i 1890, altsaa en Formindskelse af 2 154 000 Rubel.

Det russiske tekniske Selskab offentliggjør en Oversigt over Ruslands Sukkerindustri for Tidsrummet fra 1 December 1890 til 1 December 1891, hvoraf fremgaar, at 222 Fabriker var i Virksomhed og at Plantager med et Fladeindhold af 280 270 Dessâtiner anvendtes til Dyrkning af Sukkerroer. Disse Plantager leverede til Fabrikerne 30 197 170 Cerkowitz Roer, der gav 29 376 085 Pud Sukker.

Udsigterne for Ruslands Træexport under Skibsfartstiden 1892 er ikke gunstige, hvilket tilskrives dels Overproduktion, dels lave Priser i Udlandet. I Østersøprovincerne forestaar en Tilbagegang i Sagbrugsbedriften, forarsaget ved Vanskeligheden af til antagelige Priser at anskaffe Sagtømmer.

Tobakshøsten i Rusland udviser for 1891 et mindre godt Resultat; den gav kun 71,6 Pud pr. Dessâtin mod 81 Pud i 1890. Til Dyrkning af Tobak toges 45 976 Dessâtiner Land i Brug, og den samlede Høst udgjorde 3 291 596 Pud.

Vexelkurserne paa St. Petersburgs Børs var den 30 December: London Rub. 101.40, 101, 101.30 pr. 10 £, Amsterdam Rub. 88.80 pr. 100 hfl., Berlin Rub. 49.75, 49.60 og 49.70 pr. 100 Rmk.), Paris Rub. 40.22 $\frac{1}{2}$ , 40.05, 40.20 pr. 100 frs.

G. L. Sterky.

## Moskau.

*Aarsberetning dateret 7de April 1892.*

Aaret 1891 har for Rusland været ulykkeligt og skjæbnesvangert ved den i over 20 kornproducerende Guvernementer herskende Misvæxt, hvis Følger hvile tungt paa alle herværende Forhold og endnu for Fremtiden er uoverskuelige. Fra Regjeringens Side blev der vistnok truffet de mest omfattende Forholdsregler, og anvendt store Summer til at tilføre de af Uaaret rammede Guvernementer Korn til Underholdning af den nødlidende Befolkning og for den nye Udsæd, ligesom ogsaa Privatvelgjørenheden har bragt store Ofre; men desuagtet vil Følgerne af det ulykkelige Aar hvile tungt paa de rammede Guvernementer, thi ødelæggende Sygdomme herske nu blandt den fattige Befolkning, og Beholdningen af Heste og Kvæg er paa Grund af Fodermangel decimeret eller ganske ødelagt.

Paa Statsbudgettet for 1892 kunde disse Omstændigheder ikke blive uden Indvirkning, og herom udtaler Finantsministeren i sin Beretning til Keiseren:

„Nedgangen i Indtægter efter Budgettet for 1892 med den meget betydelige Sum Rb. 52,901,098 er især at bemærke med Hensyn til Uaaret, der har rammet over 20 jordbrugende Guvernementer. Nøden, der forarsager de lidende Guvernementers Befolkning store Tab, har overalt fremkaldt en

stærk Stigning i Kornpriserne, der atter under Mangel af Forhøjelse i Arbeidslønnen paa en ubehagelig Maade gjør sig mærkbar i de Guvernementer, hvor Befolkningen, selv ved en tilfredsstillende Høst, ikke er sikret alene ved sit eget Korn, men ogsaa bestrider sin Underholdning ved Haandværk og anden Næring. De nævnte, for Befolkningens Solvents skadelige Grunde i Forbindelse med Nedgangen i Handelsomsætningen og den indtraadte Stigning i Spirituspriserne har allerede gjort sig gjældende for Statsindtægterne for 1891, der udviser betydelig Nedgang mod 1890. Saameget mere Formindskelse maa man vente i næste Aar, især i Skatter, Afgifter af Drikkevarer og af Handel og Industri; de vanskelige økonomiske Forhold blive heller ikke uden Indflydelse paa Indtægterne af Tobak og af Skovene, da der i næste Aar er at vente en ringere Konsum af de billigere Tobakssorter og formindsket Afsætning af Træ fra Statens Skove. Tilsidst maa disse økonomiske Betingelser og det iværksatte Udførselsforbud med Korn til Udlandet, i Forbindelse med Vexelkursens Fald, utvivlsomt øve en skadelig Indflydelse paa den udenrigske Handel, og dette vil faa sit Udtryk i mindre Vareimport og ringere Toldindtægter“.

Blandt de af Regjeringen tagne Forholdsregler er først og fremst det under 28 Juli 1891 udfærdigede Udførselsforbud for Rug, Rugmel, Klid fra Havnene ved Østersøen, det sorte og azowske Hav samt over den vestlige Landgrændse, hvilket den 1ste September blev udvidet til ogsaa at gjælde Havnene i Guvernementet Archangelsk. Den 28de Oktober blev derhos alle andre Kornsorter undtagen Hvede, og den 3 Novbr. tillige Hvede, forbudt at udføres.

I Pengemidler til Kjøb af Korn og Understøttelse af den nødlidende Befolkning er indtil nu af den keiserlige Regjering anvist over 120 Millioner Rubel, medens Privatvelgjørenheden skal have indbragt 20—25 Millioner.

Kornpriserne i Moskau var pr. Pud for

	Juni 91.	Sept.	Okt.	Novbr.	Februar 92.
Havre	70—80 Kop.	100—110 Kop.	80—90 Kop.	80—90 Kop.	70—80 Kop.
Rug	90—100 -	140—150 -	130—140 -	140—150 -	130—140 -

For Moskaus Handel var Nødsaaet meget føleligt; især led derunder vore store Manufakturer, hvorved der samlede sig enorme Vareoplæg, og som paa Grund heraf maatte indskrænke sin Produktion. Først efter Begyndelsen af dette Aar har Forretningen atter taget Liv.

Den russiske Export for Tiden fra 1 Januar til 1 Decbr. 1891 udgjør R. 669 146 000 mod 642 335 000 i samme Periode 1890, altsaa et Plus af 26 811 000 Rubler til Fordel for 1891.

Vareindførselen over den europæiske Grændse var fra 1 Januar til 1 December R. 321 013 000 i 1891 og R. 351 366 000 i 1890, altsaa i 1891 R. 30 353 000 mindre, hvilket for en stor Del er at tilskrive de den 1 Januar indtraadte Forandringer i Toldtarifen. Af Penge i Mynter og Barrer er i de første 11 Maaneder indført R. 78 023 000 i 1891 mod R. 21 492 000 i 1890.

Indførselen fra 1 Januar til 1 December i de sidste 3 Aar var i 1000 R.:

	Levnetsmidler.	Raa- og halvforarbejdede Stoffe.	Dyr.	Varer.	Ialt.
1889 . . .	55 847	227 698	980	75 498	360 023
1890 . . .	58 795	222 677	932	68 962	351 366
1891 . . .	53 042	197 378	869	69 724	329 013

Nedenstaaende Opgave viser Ud- og Indførsel af de fornemste Artikler over den europæiske Grændse fra 1 Januar til 1 December 1891 og 1890.



Udførsel (i Tusinde Rubler): Korn 1890, 319 962, 1891 351 774, Poteter og Potetemel i samme Aar henholdsvis 460 og 732, Kosmør 3 237 og 4 186, Æg 11 946 og 12 399, Kaviar 2 326 og 2 192, Fisk 596 og 755, Do. saltet 1 573 og 2 450, Farinsukker 3 921 og 18 704, Tobak i Blade 1 105 og 625, Cigaretter og Cigarer 302 og 372, Spiritus 5 230 og 4 714, Vin paa Fad 100 og 43, Do. paa Flasker 54 og 93, Træ, Bjelker, Bord etc. 52 574 og 41 939, Frø, Lin-, Hamp- etc. 41 050 og 31 614, Lin 50 382 og 41,332, Hamp 3 668 og 3732, Tow 15 326 og 15 587, Pelsværk 4 547 og 5 390, Huder 5 220 og 7 264, Ben- (Kul og Mel) 2 006 og 1 626, Hestemaner 845 og 1 393, Hestehaler 334 og 454, Børster 8 461 og 7 238, Dun 194 og 175, Fjær 1 482 og 1 602, Fedt 1 069 og 897, Uld 14 233 og 14 155, Brunsten 3 043 og 1 670, raa Metaller 2 224 og 1 728, Brændolier 19 080 og 21 420, Nafta Smørolie 3 670 og 3 828, Do. Residua 905 og 899, Fiskelim 789 og 843, Dyr: Fugle 3 456 og 3 705, Okser 939 og 881, Svin 41 og 2 972, Faar og Lam 564 og 1 310, Heste 3 982 og 5 084, Metalvarer 1 425 og 2 427, Guttaperka og Gummivarer 1 138 og 1 382, Lædervarer 849 og 864, Lin- og Hampvarer 2 093 og 2 106, Uldvarer 1 970 og 1 467, Bomulds-spundne Varer 3 179 og 2 400, Linvarer, Klæder, Pelse 2 704, 3 494, Stearinlys 342 og 219.

Import over den europæiske Grændse: Appelsiner Citroner etc. 1890 2 577, 1891 2 401, Frugter og Bær 1 005 og 1 095, Kryderier 1 568 og 1 308, Kaffe 5 389 og 5 127, The 17 987 og 17 470, Do over det Irkutske Toldamt 11 196 og 10 262, Bladtobak 3 064 og 1 452, Cigarer 516 og 460, Humle 947 og 839, Arrac, Rum 1 321 og 1 483, Vin paa Fad 4 845 og 4 942, Do. paa Flasker 2 257 og 2 045, Mineralvand 519 og 528, Sild 7 227 og 5 884, Dyr 932 og 869, Gjødningsstoffer 1 372 og 922, Huder raa 3,286 og 2 246, Do. bearbejdede 3 865 og 2 992, Skind 4 536 og 4 057, Lædervarer 562 og 861, Trævarer, almindelige 4 382 og 3 996, Do. finere 408 og 315, Korketræ 1 444 og 1 517, Snedker- & Dreierarbejder 1 131 og 1 098, Frø etc. 3 517 og 3 614, Ædelstene og Koraller 1 508 og 1 136, Cement 720 og 513, Ler, Kridt etc. 773 og 759, Glasvarer 1 828 og 1 614, Stenkul og Torv 10 720 og 10 334, Cokes 1,510 og 1 455, Gummi, Kautschuk etc. 3 847 og 3 262, Harpix 1 533 og 1 673, Chemiske Produkter 11 947 og 11 196, Planteolier 4 312 og 5,387, Kokus- og Palmeolie 1 425 og 1 455, Kosmetiske Varer 619 og 622, Farver og Farvestoffer 13 766 og 12,276, Raa Metaller 31 117 og 26 756, Metalvarer 13 067 og 12 542, Maskiner, Apparater & Modeller 19 401 og 20 029, derunder Landbrugsmaskiner 2 390 og 2 010, Uhrmagervarer 3 353 og 2 583, musik. Instrumenter 975 og 959, Skibe & Baade 3 626 og 4 173, Træmasse og Cellulose 1 292 og 1 269, Papirvarer 3 067 og 3 081, Billedbøger 1 773 og 1 920, Bomuld 67 714 og 59 259, Jute 1 206 og 1 773, Raasilke 1 616 og 2 437, Uld 4 150 og 3 932, Bomuldsgarn 8 407 og 4 836, kjæmmet Uld 1 518 og 11 090, spundet Bomuld 2 298 og 2 430, Uldvarer 4 019 og 4 165.

Paa det aarlige Marked i Nischny Nowgorod i 1891 bragtes efter officielle Rapporter Varer for R. 168 211 000, R. 13 045 000 mindre end 1890. Der solgtes Varer for R. 1 56 949 000, eller R. 17 268 000 mindre end i 1890. Bomuldsvarer, der danner Hovedartikelen for Markedets Tilførsel, viser mod 1890 en Nedgang af 7 Millioner Rubel; Priserne var 5 til 10 % lavere end paa det forrige Marked, saa at mange Sælgere ikke har haft noget Udbytte. Den bedste Afsætning fik af Bomuldsvarerne Rødgarn, men ogsaa herpaa var Priserne 8—10 % billigere. Manufakturvarer kjøbtes især for Persien, Kaukasus, Don, Kuban og Sibirien; for Kjachta kjøbtes

Pelucher. Perserne har i den sidste Tid betydelig forøget sine Indkjøb af russiske høirøde Sirtsvarer, hvilket beror paa, at Farverne i de russiske trykkede Bomuldsstoffer i Varighed overgaar de Engelske. Overhovedet har det persiske Behovs Tal i dette Aar oversteget alle Forventninger og tiltog mod 1890 med 60—70 %. Behovet for Kaukasus, Samarkand, Taschkent og Buchara var ogsaa betydeligt større (30 %). Af Uldvarer bragtes for 1 270 000 Rubler mindre paa Markedet, af Uld for 130 000 R. mere end i 1890, Priserne for Klædesvarer var lavere, hvilket var meget uheldigt for Klædesfabrikanterne, der havde betalt Ulden dyrt. Efterspørgselen efter Klæde var ubetydelig. Takket være den Omstændighed, at Behovet for Uld for Udlandet (England, Tyskland og Amerika) var betydeligt, gik alle Sorter Uld til gode Priser. Udførselen af Lin- og Hampvarer var noget større end i Aaret 1890, men Efterspørgselen ringe, saa at store Partier forblev usolgte. Af Peltsvarer udførtes næsten samme Kvantum som i 1890 og solgtes under stærk Efterspørgsel fra Udlandet (især for Leipzig) til høje Priser. Læder og Lædervarer gik svagere og til billigere Priser end 1890. Af Metaller og Metalvarer bragtes noget mindre end i 1890 og næsten til samme Priser. Af Korn ankom mere end i 1890. Paa Grund af Uaaret steg Priserne i Løbet af Markedet. Efter Klid var Efterspørgselen stærk paa Grund af høje Kornpriser. Hvede købtes af de østlige Møllere, da det var dem umuligt at erholde de for dem nødvendige Partier ved Wolga eller i de sydrussiske Guvernementer. Priserne for Spiritus gik ogsaa op paa Grund af Haussen i Korn. Fiskeforretningen var svag og Priserne lavere end i 1890 (15—20 %). Fiskehandelens Betydning paa Nischny-Markedet formindskes af den Grund, at man har begyndt at afslutte Fiskeforretninger direkte fra Astrachan og Zarizyno. Theforretningen gik ikke stærkt og Efterspørgselen var ringe. Paa dette Aars Marked kom for første Gang Ceylon-The i Handelen, hvilken tidligere ikke er forekommet som særskilt Sort, men kun i Blanding. Den opnaaede samme Priser som middels Sorter chinesisk The. Handlende fra Buchara, Chiwa og Taschkent fik for sine Varer 5—10 % høiere Priser end i det foregaaende Aar og gjorde for  $\frac{2}{3}$  af sit Udbytte Indkjøb af Manufaktur- og Metalvarer og Droguer; den sidste Trediepart modtog de i Credit-Billetter og Sølvbarrer.

De forfaldne Betalinger indkom ikke tilfredsstillende, især fra de af Uaaret rammede Guvernementer, og mange Vexler maatte prolongeres. I det Hele var dog Forløbet af Nischny Messen i 1891 i Betragtning af den tunge økonomiske Stilling, der ved Uaaret har truffet Rusland, ikke tilfredsstillende og overtraf alle Forventninger. Tilførselen af Varer til Aarsmarkedet i Nischny vanskeliggjøres hvert Aar mere derved, at Hovedveien for Trafiken, Wolga, stedse mere tilsandes og i vandfattede Sommere lægger de største Hindringer iveien for Navigationen.

Kurserne paavirkedes stærkt af Uaaret og fra Juni af tabte Rubelen stedse mere i Værdi. Den gunstigste Stilling var 18 April 1891:

London R. 82,50 for £ 10, Paris R. 32,85 for 100 frcs., Berlin R. 40,60 for 100 Mark,

og den ugunstigste 5 November:

London R. 106 for £ 10, Paris R. 42,02 $\frac{1}{2}$  for 100 frcs, Berlin R. 52,05 for 100 M.,

alt for 3 Maanedess Papirer.

Noteringen paa Petersburgerbørsen den 30 December var: London R. 101,30, Paris 40,20, Berlin 49,75.

N. Winkel.

## Havre.

Skibsfarten 1891.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.					
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Seil-Skibe.	Dampskibe.
I. Ankomne.											Kr.	Kr.
Fra Norge til Hovedstationen . .	6	2 269	22	10 916	-	-	-	-	28	13 185	21 702	81 828
” Norge til Vicekonsulst. . .	181	58 659	109	58 720	-	-	5	2 022	295	119 401	610 755	705 816
” andre Lande til Hovedstationen . .	107	51 641	30	21 818	1	229	6	2 640	144	76 328	1 394 987	285 424
” andre Lande til Vicekonsulstationerne .	230	92 398	362	202 089	6	1 426	35	15 045	633	310 958	1 899 270	2 339 063
Ialt	524	204 967	523	293 543	7	1 655	46	19 707	1100	519 872	3 926 704	3 412 131
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen .	-	-	22	10 916	51	22 003	-	-	73	32 919	-	60 209
” Norge fra Vicekonsulst. . .	1	124	47	26 347	188	59 509	13	7 936	249	93 916	360	107 849
” andre Lande fra Hovedstationen . .	5	1 549	13	6 874	58	30 255	22	16 191	98	54 869	20 952	34 560
” andre Lande fra Vicekonsulstationerne . .	39	11 601	261	131 520	186	80 140	191	111 724	677	334 985	111 815	618 831
Ialt	45	13 274	343	175 657	433	191 907	226	135 851	1097	516 689	133 127	821 449

Af svenske Fartøier ankom 415, dr. 247 046 Tons.

I Løbet af Aaret 1891 er intet fremmed Fartøi inden dette Distrikt bleven erhvervet for norsk Regning. Dog kan bemærkes, at Generalkonsulatet i to Tilfælde har udfærdiget midlertidigt Nationalitetsbevis for Fartøi, indkjøbt af norske Undersaatter i andet Land.

Opgave over det samlede Beløb af de ved Generalkonsulatet i Havre i Aaret 1891 oppebaarne Afgifter.

	Erlagte Konsulatafgifter.				Expeditionsgebyrer.		
	Ved Hovedstationen.	Ved Vicekonsulstationerne.		Ialt tilfaldt Konsulskassen.		Ved Hovedstationen.	Ved det lønnede Vicekonsulat i Bordeaux.
		Ialt erlagt.	Heraf tilfalder Konsulskassen.				
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.		Francs.	Francs.
Af norske Fartøier	7 161.50	31 285.70	18 048.90	25 210.40	For norske Expedit.	601.20	245.40
Af svenske Fartøier	3 501.55	14 823.10	8 072.40	11 573.95	- svenske —	182.70	27.90
					- fælles —	8.80	30.80
Summa	10 663.05	46 108.80	26 121.30	36 784.35		792.75	304.10

## Aarsberetning dateret 30te April 1892.

Udviklingen af den norske Søfart her paa Distriktet, efter at dette har antaget sit nuværende Omfang, fremgaar af følgende Opgave over Antallet og Drægtigheden af ankomne lastede og ballastede Fartøier: 1891: Antal 1100, 512 872 Tons. I Gjennemsnit pr. Aar i Perioden 1886=1890: Antal 907, 259 353 Tons. Af disse vare Seilskibe: 1891: 531, 206 623 Tons. I Gjennemsnit pr. Aar i 1886—1890: 624, 225 535 Tons. Samt Dampskibe: 569, 313 249 Tons. I Gjennemsnit pr. Aar i Perioden 1886—1890: 283, 134 018 Tons.

Som det vil sees af ovenfor anførte Siffre, har man i Løbet af det sidst henrundne Aar i Forhold til den aarlige gjennemsnitlige Søfart i den næstforegaaende Femaarsperiode, kunnet iagttage en betydelig Tilvæxt i den norske Skibsfart, idet den er øget med  $44\frac{3}{4}$  %. For den norske Tonnages Vedkommende er Stillingen denne, at Seilskibenes Drægtighed er gaaet tilbage med over 8 %, medens der i Damp tonnagen spores den anseelige Forøgelse af mere end  $133\frac{3}{4}$  %.

Over Fordelingen af den norske Søfart paa Distriktets Havne meddeles følgende Oversigt, der omfatter de sidst forløbne fem Aar, og i hvilken overliggende Fartøier ere medtagne.

	1891.		1890.		1889.		1888.		1887.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Havre . . . .	176	61 372	216	101 896	147	71 413	163	77 294	170	78 809
Bordeaux . . .	123	69 692	140	70 823	100	47 501	133	61 020	126	48 622
Calais . . . .	92	32 463	50	15 104	42	12 827	76	24 729	59	18 343
Dieppe . . . .	46	22 590	34	13 509	59	22 008	84	32 885	70	31 888
Dunkerque . .	66	42 018	56	26 394	67	27 425	74	26 727	83	40 855
Honfleur . . .	25	14 201	22	8 293	37	13 027	46	16 399	33	11 769
Rouen . . . .	287	144 510	124	66 740	155	71 547	157	65 721	118	54 043

Af denne Oversigt vil fremgaa, at den norske Tonnage i den ovenberørte Femaarsperiode, naaede den største Høide i 1891 for Havnene Calais, Dunkerque og Rouens Vedkommende. Men i Havre og Bordeaux var Tonnagen sidstnævnte Aar mindre betydelig end i 1890, omend større end i noget af de tre foregaaende Aar. Videre udviste i Dieppe den norske Søfart i Aaret 1891 en mindre Tonnage end i Aarene 1887 og 1888, men en større end 1889 og 1880, medens Resultatet for Honfleurs Vedkommende er gunstigere i Fjor end i de forudgaaende Aar i Perioden, naar undtages 1888.

Hvad der er særskilt at bemærke, er den store Tilvæxt, som man i sidste Aar kan iagttage i Rouen, og hvilken, hvad Tonnagen angaar, i Forhold til Stillingen i 1887 andrager til 167.4 % for det norske Flags Vedkommende. Denne Tilvæxt, der har gjort Rouen til den mest betydelige Havn inden hele Konsulatsdistriktet for vor Søfart, beror hovedsagelig paa vore Fartøiers forøgede Deltagelse i Transporten af Vin fra Spanien, hvilken Indførsel naaede sit Høidepunkt i sidstledne Januar Maaned for saa, da de nye Toldsatser i Frankrige traadte i Kraft, saa godt som fuldstændigt at ophøre. Dog har ogsaa Rouen i den senere Tid, paa Grund af dens korte Afstand fra Paris, stadig mere og mere revet til sig Transporten af andre Varer, der ere bestemte til at konsumeres i Frankrige, saasom Korn, Trævarer, Træmasse o. s. v. ligesom ogsaa en stor Del af Frankriges Exportartikler derfra afskibes til Udlandet. Rouen er derfor ogsaa ved regelmæssige Dampskibslinier bleven sat i Forbindelse saavel med Norge som

Sverige, og det ser ud som denne Forbindelse vedvarende skulde komme til at opretholdes.

Den anmærkede Forøgelse i Trafiken paa Rouen har naturligvis ikke kunnet ske, uden til Forfang for Søfarten paa de nærliggende Havne i Distriktet. Særskilt gjælder dette Hovedstationen, som her fornemmeligst er henvist til at være en Havn for Transitgods og Kreditoplagsvarer samt Endepunktet for de regelmæssige Dampskibslinier paa transatlantiske Pladse. For den Del af vor Seilskibsflaade, der anvendes i Fart paa fjernere Farvande, er imidlertid fremdeles Havre en Plads af Betydning, ihvorvel den i tidligere Aarsberetninger berørte Formindskelse i de norske og svenske Skibes Deltagelse i Transport hid af Trælast, Bomuld og Petroleum fremdeles gjør sig gjæleende. Videre kan bemærkes, at vore Skibe, paa en og anden Undtagelse nær, ikke have fundet Anvendelse ved den anseelige Import af Hvede, der fandt Sted i Fjor til Frankrige fra oversøiske, mest amerikanske Havne, hvilken Indførsel i Regelen besørget af engelske og amerikanske Rederier. Sluttelig kan nævnes, at der i de regelmæssige Router mellem Havre og Havne i de Forenede Riger ei er forekommet nogen Forandring; dog kan oplyses, at Trafiken paa Christiania har vist en aftagende Tendents, formodentlig paa Grund af Konkurance fra den norske Linies Side mellem samme Havn og Rouen.

Angaaende Søfartsforholdene i Bordeaux er der fra Vicekonsulatet dersteds indløbet følgende Meddelelse:

“I Løbet af det sidste Aar udklareredes fra herværende Havn 123 norske Damp- og Seilskibe; af disse var 89 Dampskibe, tilsammen drægtige 51 600 Tons og 34 Seilskibe paa 17 350 Tons.

En sammenlignende Oversigt over Skibsfarten paa Bordeaux i det sidste Femaar, angivende Antallet og Drægtigheden af udklarerede Fartøier, erholdes af følgende Tal:

	1887.		1888.		1889.		1890.		1891.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norske Dampskibe .	66	26 823	66	28 945	53	25 859	89	46 301	89	51 600
” Seilskibe .	56	19 966	62	28 441	45	20 851	46	22 096	34	17 350
Tilsammen	122	46 789	128	57 386	98	46 710	135	68 397	123	68 950

Ifølge offentliggjort fransk Statistik gik Summen af ind- og udgaaende Fartøier i herværende Havn i Løbet af det sidste Aar op til 3 138, hvoraf 1 314 franske og 1 824 udenlandske, med en sammenlagt Drægtighed af 1 991 165 mod 2 073 697 Tons i 1890, fordelte paa 1 239 franske og 932 udenlandske Skibe eller tilsammen 3 171 Fartøier.

Blandt fremmede Nationers Skibe, der udklaredes herfra i sidst forløbne Aar tilhørte:

England 533 med tilsammen 372 721 Tons. Norge 123 med 68 950 Tons. Holland 49 med 18 737 Tons. Sverige 32 med 17 955 Tons. Tyskland 31 med 14 001 Tons. Rusland 20 med 13 634 Tons.

Fra Norge ankom med Last: 15 norske Dampskibe paa 7 851 Tons og 136 560 fr. i Fragt. 7 norske Seilskibe paa 2 999 Tons og 52 615 fr. i Fragt. Tilsammen 10 850 Tons og 189 175 fr. i Fragt mod i 1890 11 560 Tons og 201 850 i Bruttofragt.

Af Dampskibene har et underholdt regelmæssig Forbindelse mellem Christiania og Bordeaux. Ladningens hovedsageligste Indhold har bestaaet af Trælast, Træmasse og Hesteskosøm. Et Dampskib ankom i Ballast.

Fra Sverige ankom 1 norsk Seilskib dr. 464 Tons og 11 760 fr. i Fragt.

Fra andre Lande ankom med Last: 65 norske Dampskibe paa 39 676 Tons 613 020 fr. i Fragt. 25 norske Seilskibe paa 13 155 Tons og 503 505 fr. i Fragt.

I samme Tidsrum indkom i Ballast 6 norske Dampskibe paa tilsammen 5 544 Tons.

Med norske Damp- og Seilskibe er indført 25 Ladninger Stenkul fra Cardiff, 28 Vinladninger fra Spanien, 10 Læster Vin og Hvede fra Exportpladse i Algier samt fra norske Havne 18 Ladninger The, Træmasse og Søm.

Til Norge afgik med Last: 14 norske Dampskibe paa 6 738 Tons og 85 800 fr. i Fragt mod 1890 6 888 Tons og 75 000 fr. i Bruttofragt.

Syv norske Seilskibe paa tilsammen 3 466 Tons afgik i Løbet af forrige Aar til Norge i Ballast.

Til andre Lande afgik med Last: 66 norske Dampskibe paa 39 323 Tons og 377 845 fr. i Fragt, 12 norske Seilskibe paa 4 644 Tons og 60 222 fr. i Fragt.

I Ballast afgik 9 norske Dampskibe paa tilsammen 7 042 Tons samt 15 norske Seilskibe med en sammenlagt Drægtighed af 9 240 Tons.

De i 1891 ved den norske Skibsfart paa Bordeaux optjente Bruttofragter, heri beregnet de Beløb, som er erholdte ved Maanedsfrafterne, andre til:

indgaaende, . . .	113 Reiser,	64 145 Tons,	Bruttofragt	1 317 460 pr.
udgaaende, . . .	92 "	50 705 "	" "	523 867 "
Sum:	205 Reiser,	114 850 Tons,	Bruttofragt	1 841 327 pr.
mod 1890	234 "	118 108 "	" "	2 077 050 "

Angaaende de for vore Skibe i Løbet af det sidste Aar betingede Fragtsatser, har man fra vedkommende Skibsførere modtaget saadanne Oplysninger:

Træløst pr. Petersburgerstandard. Fra Norge til Havn ved Kanalen. Seilskibe Fr. 25 fra Kragerø og Fredriksstad til Boulogne s/M., Fr. 30 fra Skien og Drammen til Do., Fr. 27 à 30 fra Kragerø til Dieppe, Fr. 25 fra Christiania til Do., Fr. 28 fra Grimstad til Fécamp, Fr. 32 fra Arendal til Havre, Fr. 27 à 30 fra Christiania til Caen, Fr. 29 fra Arendal til Cherbourg, Fr. 28 à 36 fra Fredriksstad til Do.

Til Havn ved Atlanterhavet. Seilskib Fr. 30 à 36 fra Christiania til La Rochelle, Dampskib Fr. 39 fra Fredriksstad til Bayonne.

Til Bordeaux. Seilskibe Fr. 32 à 38 fra Fredriksstad, Fr. 40 fra Drammen, Fr. 37 fra Christiania, Dampskibe Fr. 35 à 40 fra Do., Fr. 40 fra Thronhjelm.

Træløst fra Sverige: Til Havn ved Kanalen. Seilskibe Fr. 25 à 27 fra Gøteborg til Dunkerque, Fr. 25 à 32 fra Do. til Dieppe, Fr. 30 fra Do. til Treport, Fr. 35 fra Do. til Fécamp, Fr. 25 à 26 fra Do. til Havre Fr. 35 à 38 fra Stockholm til Dunkerque, Fr. 27 fra Halmstad til Calais. Fr. 35 à 44 fra norrlandsk Havn til Dunkerque.

Seilskibe Fr. 37 à 39 fra norrlandsk Havn til Calais, Fr. 40 fra Do. til Boulogne, Fr. 45 fra Do. til Treport, Fr. 38 à 40 fra Do. til Havre, Fr. 35 fra Do. til Honfleur Fr. 38 à 40 fra Do. til Caen, Dampskibe Fr. 32 fra Gøteborg til Havre, Fr. 36 à 42 fra Norrlands Havn til Do.

Til Havn ved Atlanterhavet. Seilskibe Fr. 35 fra Gøteborg til La Rochelle, Fr. 46 fra Søderhamn til Do., Dampskibe Fr. 47 fra Skønvik til Do.

Til Bordeaux. Seilskib Fr. 52.50 fra Sundswall, Dampskibe Fr. 36 à 42.50 fra Gøteborg, Fr. 50 à 56 fra norrlandsk Havn.

Is for Ton. Seilskib Fr. 8.50 S 11.50 fra Norge til Kanalhavn, Fr. 13 fra Do. til Bordeaux.

Træmasse for Ton. Dampskibe Fr. 10 à 11 (for vaad) fr. 20 (for tør) fra Christiania til Havre, Fr. 20 (for tør) fra Gøteborg til Do., Fr. 16 (for vaad) fr. 27 à 30 (for tør) fra Do. til Bordeaux.

Jern for Ton. Dampskibe Fr. 10 à 15 fra Stockholm til Kanalhavn, Fr. 12 fra Gøteborg til Bordeaux, Fr. 12 à 16 fra Stockholm til Do.

Havre for Quarter. Dampskib 1 sh. 4 $\frac{1}{2}$  d fra Gøteborg til Havre.

Andre Trælastfragter. Seilskib Fr. 38 fra Kronstadt til Havre, Fr. 36.50 fra Riga til Do., Fr. 73 fra Arkangel til Bordeaux, Dampskib Fr. 50 fra Kotka til Do., Seilskibe £ 4. 17. 0 à 5. 7. 6 fra Pensacola til Do., £ 4. 14. 0 fra Do. til Cherbourg.

Farvetræ og Mahogni for Ton. Seilskib 30 sh. à 36 sh. fra Amerika til Havre.

Hvede. Seilskib 41 sh. for Ton fra St. Francisco til Havre, 24 sh. for Ton fra Rosario til Do., Dampskib 3 sh. 9 d for quarter fra New-Orleans til Do.

Petroleum og Naphta. Seilskibe 1 sh. 7 d for 40 Gallons fra New-York til Havre, 2 $\frac{3}{4}$  Centimes for Liter fra Philadelphia til Do., 3 Centimes for Kilo fra Do. til Do.

Sukker og Rhum. Seilskib Fr. 35 à 47 for Ton fra Westindien til Bordeaux.

Saltede Huder. Seilskib 25 à 31 sh. for Ton fra Montevideo til Havre, 30 sh. for Ton fra Rio Janeiro til do.

Hvad Fragtsatserne for de i Maanedsfraigten beskæftigede Dampskibe angaar, variere disse mellem 12 fr. og 20 fr. for Ton, efter Dampskibets Størrelse, idet de mindre Fartøier opnaa en højere Pris. Disse Befragtninger afsluttes gjerne for 3, 6 og undertiden indtil 12 Maaneder.

Med Hensyn til Fragtmarkedets Stilling i den nærmeste Fremtid synes man at kunne betegne Udsigterne som mindre lyse. Den betydelige Tonnage, som har fundet Anvendelse ved den forcerede Indførsel til Frankrige i det sidste Aar, er nemlig for en ikke ringe Del ledig eftersom de forhøiede Toldsatser her indtil videre lægge Hinder i Veien for en fortsat Import i større Maalestok, hvortil kommer, at de franske Lagre ere forsynede i det mindste for nogen Tid. Det maa selvfølgelig forudsættes, at Fragtmarkedet ikke kan undgaaes at trykkes af den forøgede Tilgang af Tonnage, ligesom efter hvad den forlyder, Forholdene i visse andre Lande heller ikke skulle stille sig gunstige for Vareudbyttet. Hvad særskilt Trælastfragterne betræffer, befindes disse at være betydelig lave, og som Exempel kan anføres, at Dampskibe engageres til saadanne Ruter som 32 fr. fra den botniske Bugt til Nordfranske Havne, medens man endog har akcepteret 29 fr. fra Riga til samme Destination. Det opgives visselig at andre Vareskibninger ere afsluttede til fordelagtigere Satser, men disse Befragtninger turde hovedsageligt have gjældt Assorteringslaster af mere ufordelagtigt stuende Dimensioner, som importeredes for at komplettere før indført Last, og de kunne derfor neppe ansees som betalte under almindelige Omstændigheder.

Den Stigning i Fragtfarten paa Frankrige, som, efter hvad der allerede er antydet, har fundet Sted i det sidste Aar, har i det hele taget, for dette Distrikts Vedkommende, ikke givet Anledning til Forviklinger i større Omfang mellem vore Skibsførere og andre i Skibsfarten interesserede Parter. Dog fortjener det at meddeles, at det tiltagende Skibsantal har foranlediget Skibsmæglerne i visse Havne til at forringe sine Bestræbelser for at hindre

Skibsførerne og Lasteiere fra at udføre Skibets Toldklarering, og det saa virkelig et Øieblik ud som om deres Anstrængelser skulde krones med Held.

Den nærmeste Aarsag til Bevægelsen var, at nogle Importhuse i Rouen havde kommet overens med Rederierne om for endel Skibe, som de havde befragtet for Transport af Trælaster, mod en fastsat ringere Godtgjørelse at udføre Toldklareringen saavel ved Skibenes Ind- som Udgaende. For at forhindre dette udvirkede Skibsmæglerne hos de lokale Toldmyndigheder at den Bestemmelse i Toldreglementet skulde strengt iagttages, der fordrer Indhentelsen af Besætningens Forklaring til Bekræftelse af, at Lasten virkelig er bleven overført direkte fra Produktionslandet og ikke skibet fra fremmede Lagre, hvilket Forhold det specielt er af Vægt at konstatere, naar Ladningen bestaar af saadanne Varer der ved indirekte Indførsel i den franske Toldsats ere belagte med Tillægstold (surtaxe d'entrepôt), blandt hvilke Varer ogsaa forekommer Trælaster. Den tilsigtede Følge heraf blev, at Skibsmægleren, naar Mandskabet ei forstod Fransk, maatte tilkaldes som Tolk, og da Mægleren, efter den raadende Retsopfatning under saadanne Forhold er berettiget til at kræve fuld Afgift, blev dette, for fremmede Skibes Vedkommende, det samme som, at i Praxis Mæglerens Mellekomst var uundgaelig ved Klareringens Udførelse af Lastekonsignataren. Denne Tilstand vedvarede en kortere Tid, i hvilken den til Skibsmæglerens Fordel iværksatte Reaktion vandt Indgang ogsaa i Andre af Distriktets Havne, og da man ogsaa der naar Føreren selv vilde klarere sit Fartøj, fordrer Besætningens Afhjælp paa samme Maade som i Rouen, bleve i mange Tilfælde Skipperne ogsaa paa disse Pladse tvungne til at bruge Mæglere eller i ethvert Fald forpligtede til at betale fuld Courtag, selv om Mæglerens Hjælp ikke behøvedes for at klarere Fartøjet. Omsider formaaede dog vedkommende Importhuse at modarbejde Mæglerens Indflydelse med den Virkning, at Toldmyndighederne i Kraft af den Frihed, der var dem indrømmet ved Toldreglementet, eftergave Kravet paa Mandskabets Indkaldelse som Vidner, hvorefter alt vendte tilbage til den gamle Orden, særlig efter at Førerne vare begyndte med at forsyne sig med Produktionsbevis for den ombordværende Ladning eller havde ladet Konnossementerne visere af vedkommende franske Konsul. Skibsmæglerne, som saaledes saa sine Interesser truede, søgte ved Domstolens Hjælp at faa Lastemodtagerne kjendte uberettigede til at befatte sig med Skibenes Klarering, men Udfaldet blev baade i første og anden Instans fuldstændig uheldigt for Mæglerne, og dermed blev endelig Sagen, efter hvad man maa haabe, definitivt afsluttet.

I den sidste Aarsberetning berørtes de Vanskeligheder, som vore Skibsførere ofte have i Frankrige for at faa Erstatning af Lasteierne eller deres Assurandører for de Opofrelser eller Omkostninger, som til fælles Bedste ere blevne foretagne under Reisen, i hvilken Sammenhæng nævntes, at en Tvist af saadan Beskaffenhed angaaende et norsk Skib, der under Reise til Frankrige havde anløbet Nødhavn, for Tiden stod under Prøvelse af Kassationsdomstolene i Paris. Desværre blev Dommen ikke til Rederiets Fordel, hvorfor man synes at maatte kunne trække den Slutning, at man i Frankrige ikke i Almindelighed kan vente Godtgjørelse for Udgifter paadragne i Nødhavn, som man ved en tilfældig Skade har været nødt til at anløbe, selv om man i Skibsraad er bleven enig om at søge Nødhavnen til Redning af Skib og Last. Dog synes denne Slutning kun at være gjældende naar det kan være Tvivl underkastet, hvorvidt overhængende Fare virkelig truede Fartøjet og Ladningen, ligesom naar Skibets Sedygtighed ved Afgang fra Læstepladsen ei tilfulde er bleven konstateret eller det kunde tænkes, at



Skipperen eller Besætningen ved sine egne Handlinger haver medvirket til den Skade, der har rammet Skibet, hvilket altsammen tydelig fremgaar af en af Kassationsretten afsagt Dom i en lignende Sag. Det er derfor i Havaritilfælde af den største Betydning, at Søforklaringen i de nu angivne Punkter indeholder klare og tydelige Oplysninger, da Sagens Udfald har vist sig i væsentlig Grad at være beroende heraf.

For at undgaa de Vanskeligheder af antydet og anden Beskaffenhed, som ere befundne opstaaede for Skibsførerne og Rederierne ved Anvendelse af den franske Lovgivnings Forskrifter i Havaritilfælde, har man forøvrigt anvendt den Udvei i Certepartiet eller Konnossementerne at indføre den Klausul, at forefaldende Havaritilfælde skulle dispatcheres efter de saakaldte „New-York-Antwerpenregler“, der paa en for Skibet, langt fordelagtigere Maade angiver de Tilfælde, hvori Havarie Grosse skal ansees at foreligge. Man har visselig i et givet Havaritilfælde forsøgt ved fransk Domstol at faa en saadan Bestemmelse kjendt ugyldig og Sagen derved behandlet efter fransk Lov, men dette Forsøg mislykkedes fuldstændig og turde neppe komme til igjen at optages.

Blandt de Ubehageligheder, for hvilke vore Skibsførere have været udsatte i fransk Havn, kan ogsaa nævnes de mere eller mindre betydelige Fragtafdrag ved Transport af Farvetræ, paa Grund af, at Skipperen for at lette Stuingen har tilladt sig at kappe Træstykker af Lasten udover den Grændse, som herfor er sat i Certepartiet. Skibsførerne have tydelig herved gaaet ud fra den Forudsætning, at det ikke skulde regnes saa nøie om de Bestemmelser, hvorom man var kommen overens, angaaende Kapning og Sagning af Lasten i nogen Grad bleve overskredne, da Lasten formentlig herved ikke tog nogen egentlig Skade, men det har imidlertid vist sig, at Lastemodtagerne, som i Regelen ikke forsømme at nedlægge Paastand paa Erstatning, naar nogen Grund hertil syntes at foreligge, i mere end et Tilfælde have ladet Skipperne dyrt undgjælde for sin mindre vel betænkte Fremgangsmaade i nævnte Forhold.

Ligeledes maa i denne Forbindelse fremholdes de ganske alvorlige Følger, som Skibsførere udsætte sig for ved at tillade Konnossementernes Antidatering. Et Exempel herpaa havde man i Havre i 1882, da en tydsk Skibskaptein, der i Santos havde undertegnet Konnossement for en endnu ikke indskibet Kaffeladning, som senere fragtedes hid, dømtes til at betale en Skadeserstatning, som oversteg Værdien af saavel Fartøi som Fragt og medførte begges Beslaglæggelse og Tab. Og i Aar er et lignende Tilfælde indtruffen for en norsk Skibsfører, som i Pascagoula havde indtaget en Ladning Trælast for Dieppe og nu af sin Lastemodtager dersteds affordres en Skadeserstatning paa ikke mindre end 50 000 fr. for urigtig Datering af Konnossementet. Sager, der er anhängiggjort for Handelsdomstolen paa nævnte Plads, er endnu ikke afgjort, idet Aflasterne i Pascagoula ere blevne indkaldte som Parter, fordi de havde givet Skipperen et Slags Bevis for Ansvarsfrihed ved Konnossementets Antidatering, der skeede paa Afskibernes Begjæring og i deres Interesse, men til Modtagernes Skade. Hvilken Betydning man imidlertid kan tillægge et saadant Dokument, fremgaar deraf, at da nævnte Aflaster opfordredes til at honorere sin Forpligtelse, svarede han ganske roligt, at han dertil ei i ringeste Maade følte sig opfordret.

Det vilde være i høieste Grad ønskeligt, om det Indtrufne kunde tjene vore Skibsførere til Advarsel mod at undertegne Konnossement før end den Dag, da det Gods, som i Dokumentet omhandles, i sin Helhed er indlastet,

selv om Godset før befandt sig under Skipperens Opsyn og laa for hans Regning og Risico ved Siden af Fartøiet.

Med Hensyn til endel andre Vanskeligheder over hvilke man fra vore Skibsføreres Side har klaget, hidrørende fra visse Cotumer i franske Havne, f. Ex., at Fartøiet skal bære endel af de med Ladningens Veining og Opstabling paa Kai forbundne Udgifter m. m., kan bemærkes, at det utvivlsomt er Skipperen uforment ved Certepartiets Afslutning at befri sig for saadanne Byrder ved herom i Dokumentet at indføre en tydelig Klausul. Desuden har det vist sig, at Skibsføreren har kunnet holde sin Fordring paa Erstatning af Lasten i Losningshavnen aaben for de Overliggedage, der ere løbne paa Lasteplassen, og angaaende hvilket det er bleven ham forment at gjøre Forbehold paa Konnossementet, ligesom for andre lignende Krav, naar han, efter i Sagen at have optaget Protest, derom ad telegrafisk Vei underretter Lastemodtageren eller, hvis denne ikke er kjendt, ved Telegram til Fuldmægtig paa Losningspladsen sørger for, at Modtageren faar Kundskab om den Fordring, som ved Siden af Fragten skal udredes af Lasten, iden han ved Akcept af Vexlerne for Varerne har overtaget Eiendomsretten til Lasten.

Paa saadan Vis er ogsaa en Skibsfører gaaet til Veie, som fandt Lasten leveret til Skibet i daarlig Tilstand, men derom ikke har kunnet tilføie Anmærkning paa Konnossementet, idet Aflasteren erklærede i saadant Fald at ville udvirke Forbud mod Skibets Udklarering og derhos anlægge Proces, hvis Udfald forekom Skipperen tvivlsom. Denne gjorde derfor Protest om det Forefaldne, samt underrettede herom ad telegrafisk Vei sin Konsul paa Lossepladsen, gennem hvis Foranstaltning Lastemodtageren siden oplystes om det Indtrufne. Dette havde naturligvis til Følge, at Vexlerne paa Lasten ei bleve accepterede, men medførte paa den anden Side, at Skibsføreren ikke kunde holdes ansvarlig for Godsets Beskaffenhed, som i Stedet herfor blev en Sag mellem Lastens Afskiber og Modtager. Nogen Rettergang er endnu ikke anhängiggjort mod Skipperen, men da Afskiberen paastaar sig at have lidt Tab ved at Vexlerne ei vare bleve accepterede, har han tilkjendegivet sin Hensigt herfor at ville søge Erstatning hos Skipperen, som paa sin Side ved behørig Søforklaring har skaffet Bevis for, at Varerne virkelig i en mangelfuld Tilstand førtes til Fartøiets Side, og under saadanne Omstændigheder tror han med Ro at kunne afvente Følgerne af det Skridt, han har taget.

Som bekjendt, har den Ulighed, som med Hensyn til Lastens Stuvning og derved anvendelige Forskrifter er raadende ikke alene mellem de forskjellige Lande, men endog mellem Havne i samme Land, i mange Tilfælde sat Skippere og Redere i en vanskelig Stilling, idet det nemlig er indtruffet, at en Ladning, der er bragt ombord og anbragt i Skibets Rum under nøiagtigt lagttagende af den Sædvane, som var gjældende paa Lasteplassen, ikke destomindre paa Lossepladsen er bleven erklæret feilagtig indstuet. Det er tydeligt, at der paa saadan Vis kan opstaa Ansvar for Skibsfører og Reder, selv om ingen Feil eller Forsømmelse foreligger, og det i en Udstrækning, der er umulig at beregne, i Særdeleshed, hvor Lasten skal udlosses i flere Bestemmelsehavne.

Saasom Ubehageligheder af saadan Art heller ikke er fremmede for de franske Rederes Erfaring, har man her i Landet tænkt paa at ordne de med dette Spørgsmaal sammenhængende Forhold ad Lovgivningens Vei. Efter at Sagen var bleven bragt paa Bane af Handelskammeret i Dunkerque, til hvilket de andre Handelskammere i Frankrige senere have sluttet sig, blev der af den franske Regjering nedsat en Kommission, der i Sagen har udarbejdet Forslag

til et Reglement, der af Regjeringen er fundet antageligt, og som derfor skal søges indført i Landet. I saadan Hensigt har Regjeringen under den 19 sidstledne Oktober for Deputeretkammeret fremlagt et Lovforslag, til hvilket Regjeringen skal erholde Bemyndigelse til ved Resolution at give de Bestemmelser, som med Hensyn til Lastens Stuvning skulle befølges ombord i Handelsfartøi i fransk Havn.

Hvis man ogsaa i andre Lande havde sin Opmærksomhed behørig rettet herpaa, skulde der antagelig inden kortere Tid kunne herom istandbringes en international Overenskomst, hvorved de nu forekommende Stridigheder for en væsentlig Del skulde kunne ophøre.

De af vore Skibe i det sidste Aar ved Fart paa Distriktets Havne indseilede Bruttofragter have ifølge Skibsførernes Opgifter udgjort: For norske Skibe: indkommende 10 192 841 fr., udgaaende 1 325 800 fr. tilsammen 11 518 641 fr.

I Sammenligning med Fragtfortjenesten i de nærmest foregaaende fem Aar 1886—1890, der gjennemsnitlig androg til 9 116 334 fr. for norske Fartøier, udviser Resultatet for det sidste Aar en Forøgelse af 2 402 307 fr. eller 26.3 %.

Om de forenede Rigers Søfart paa Frankrige i 1891 i sin Helhed foreligger der endnu ikke Oplysninger. Det kan imidlertid antages, at der ogsaa heri kan spores en lignende Forøgelse af den, som er iagttaget i de Havne, der omfattes af dette Distrikt.

I Femaarsperioden 1886—1890 androg den norske lastede Tonnage, der ankom til Landets Havne, gjennemsnitlig til 527 395 Tons pr. Aar. Med Hensyn til disse Zifre maa dog bemærkes, at Fartøier, der paa samme Reise have anløbet flere Havne, kun ere regnede engang.

Som angivende Udviklingen af vor Søfart paa Frankrige kan videre nævnes, at Drægtigheden af de norske Skibe, der med Last ankom til Havne i Landet, aarlig udgjorde gjennemsnitlig i neden angivne Decennier: 1877—1886: 590 033 Tons; 1867—1876: 395 145 Tons; 1857—1866: 22 900 Tons.

Altsaa kan der for norske Skibes Vedkommende spores nogen Aftagen i den sidste Femaarsperiode i Sammenligning med Decenniet 1877—1886. Tages igjen hvert Aar for sig, befindes den norske Søfart paa Frankrige at have naaet den største Betydning i Aaret 1882 med 738 652 Tons.

Den Konsulatafgift, som i Løbet af det sidste Aar er eppebaaret inden Distriktet, udgjør: for norske Skibe fr. 38 447.20; for svenske Skibe fr. 18 324.65, eller tilsammen fr. 56 771.85, hvoraf Statens Aandel er 36 784.35. Desuden er i Expeditionsafgifter for Statens Regning oppebaaret fr. 1 096.85, tilsammen saaledes for Staten fr. 37 881.20.

I Løbet af det sidste Aar hjemsendtes gennem Generalkonsulatet af opsparede Hyrebeløb for 82 norske Sømænd Kr. 18 594.45.

Af Mønstringsforretninger forekom paa norske Skibe 280 Paamønstringer og 421 Afmønstringer.

Af Rømninger fandt ved Hovedstationen 5 Tilfælde Sted, af hvilke 2 fra norsk og 3 fra svenskt Fartøi.

Til Underholdning af den herværende norske Sømanskirke indsamledes paa Generalkonsulatet et Beløb af fr. 1 290.

Generalkonsulatets nuværende Adresse er Quai d'Orleans 47.

Hvad angaar den Import, som i Løbet af det sidste Aar har fundet Sted søværts direkte fra de forenede Riger til Havne i Distriktet, har man kunnet samle følgende Oplysninger, der ogsaa omfatter de Produkter, der skulde forsendes videre til andet Land, eller som en Tid er taget paa Lager (commerce général):

Af almindelige Trævarer indkom	
Fra Norge . . . . .	34 711 P. St.
„ Sverige . . . . .	262 498 —
Tilsammen 297 209 P. St.	

Angaaende Fordelingen af denne Indførsel paa Distriktets forskellige Havne, ligesom om den Trælastimport, der samtidig fandt Sted fra andre Lande, meddeles følgende Oversigt.

	Havre.	Bor- deaux.	Hon- fleur.	Dieppe.	Calais.	Dun- kerque.	Andre Havne.	Til- sammen.
Fra Norge . . . . .	1 153	2 543	1 936	2 449	5 532	1 692	19 406	34 711
„ Sverige . . . . .	13 135	20 679	29 854	36 600	38 516	23 617	100 097	262 498
„ Rusland . . . . .	11 804	23 313	15 463	15 648	8 854	7 492	41 336	123 910
„ Amerika . . . . .	3 134	7 036	1 505	975	1 508	524	6 533	21 215
„ Tyskland . . . . .	—	—	100	630	371	501	2 916	4 518
Tilsammen	29 226	53 571	48 858	56 302	54 781	33 826	170 288	446 852

Af nævnte Kvantiteter indkom 95 106 P. Std. eller omkring 21% med norske og svenske Skibe.

Den samlede Trælastindførsel til Distriktets Havne i Løbet af 1891 skulde saaledes udgjøre 446 852 P. Std.

I Løbet af den forudgaaende Femaarsperiode 1886—1890 eller siden Distriktet fik sin nuværende Udstrækning, androg den tilsvarende Indførsel i Gjennemsnit aarlig til 278 237 P. Std., hvorfor altsaa Importen i Løbet af det sidste Aar er tiltaget med 168 615 P. Std. eller 60.6 %.

Ifølge Opgift fra vedkommende Vicekonsuler skal i nævnte Trælastimport ogsaa indbefattes hævlede Bord, af hvilken Artikkel der til følgende Havne importeredes: Til Boulogne s/m 50 P. Std., Cherbourg 200 P. Std., Dieppe 13 634 P. Std., Dunkerque 47 P. Std., Granville 404 P. Std., La Rochelle 785 P. Std., Rochefort 5 461 P. Std., tilsammen 20 581 P. Std., hvoraf indkom fra Norge 4 931 P. Std., Sverige 12 123 P. Std., Rusland 3 062 P. Std., Amerika 385 P. Std.

Af øvrige Produkter fra De forenede Riger har man i Distriktets Havne noteret følgende Import:

Til Havre fra Norge:	1891.	1890.	1889.
	Kg.	Kg.	Kg.
Vildt . . . . .	392	911	—
Salt Kjød . . . . .	513	1 429	214
Kjødkonserver . . . . .	1 032	3 728	38
Saltet Smør . . . . .	250	442	166
Huder og Skind . . . . .	35 885	99 228	67 243
Røget, tørret og saltet Sild . . . . .	1 197	194	172
Fersk Fisk . . . . .	—	576	—
Røget, tørret og saltet Fisk . . . . .	39	969	229

	1891.	1890.	1889.
	Kg.	Kg.	Kg.
Fisk, marineret i Olie . . . . .	3 793	4 933	—
Fiskefedt (graisse de poisson) . . . . .	—	1 019	9 057
Hvaltran . . . . .	65 795	148 954	139 015
Torsketran . . . . .	1 941	3 261	47 845
Hvalbarder . . . . .	6 963	3 145	4 207
Havre . . . . .	2 247	18 000	29 817
Ved . . . . .	13 000	38 000	23 000
Træmasse . . . . .	9 111 123	15 106 143	14 263 649
Is . . . . .	2 370 000	3 666 000	3 445 000
Slibestene . . . . .	27 522	49 020	9 859
Stangjern og Plader . . . . .	988	4 606	5 964
Staal . . . . .	35 261	8 995	3 969
Chemikalier . . . . .	—	21 948	87 040
Pap . . . . .	11	609	69
Tapet og andet Slags Papir . . . . .	—	—	6 184
Maskiner og Maskindele . . . . .	2 191	1 395	2 964
Hesteskosøm og Jern . . . . .	1 129 832	1 097 212	1 162 315
Forarbejdet Træ . . . . .	2 968	10 506	8 131
Likører . . . . .	Liter 27	Opgift savnes.	
Øl . . . . .	„ 47 797	L. 1 117 149	L. 33 386

## Til Havre fra Sverige:

Salt Kjød . . . . .	82	2 685	8 867
Huder og Skind . . . . .	355 750	221 389	313 618
Havre . . . . .	14 430	768 800	3 560 075
Beg og Tjære . . . . .	300	—	—
Ved . . . . .	381 000	405 000	299 000
Træmasse . . . . .	1 926 790	3 871 100	5 937 139
Tække-, Stangjern og Plader . . . . .	2 356 866	3 183 843	1 732 690
Staal . . . . .	89 355	27 741	16 075
Pap . . . . .	9 412	15 471	25 978
Papir . . . . .	11 065	11 578	5 018
Maskiner og Maskindele . . . . .	13 950	22 581	1 645
Forarbejdet Træ . . . . .	277 342	137 100	63 738
Fyrstikker . . . . .	720	118	12
Likører . . . . .	Liter 17	Opgift savnes.	
Øl . . . . .	„ 11 239	L. 832	L. 953

## Til andre Havne i Distriktet:

## Fra Norge 1891:

	Træmasse.	Forarbejdet Træ.	Hesteskosøm og Spiger.	Is.	Hval og Torskerogn.	Øl.	Huder og Skind.
	Kg.	Kg.	Kg.	Tons.	Kg.	Kg.	Kg.
Bordeaux . . . . .	4 169 965	—	200 500	350	8 336	3 224	7 704
Boulogne . . . . .	—	238 895	—	3 280	—	—	—
Calais . . . . .	593 000	—	—	2 115	—	—	—
Cherbourg . . . . .	—	—	—	170	—	9 000	—
Dieppe . . . . .	—	869 100	—	570	—	—	—
Dunkerque . . . . .	623 000	—	—	450	—	—	—

	Træmasse.	Forarbejdet Træ.	Hesteskosøm og Spiger.	Is.	Hval- og Torskerogn.	Øl og Skind.
	Kg.	Kg.	Kg.	Tons.	Kg.	Kg.
Fecamp . .	—	—	—	570	—	—
Granville. .	1 659 000	—	—	—	—	—
La Rochelle	—	—	—	—	121 000	—
Rouen . .	53 121 282	6 673	700 638	590	16 609	600 124
Trouville .	—	—	—	1 360	—	—

Tilsammen 60 166 247 1 114 658<sup>1)</sup> 901 138 9 455 221 291 9 000kg. 7 828 3 014 l.

Desuden udførtes fra Norge til Bordeaux 12 048 Liter Sprit, til Calais 878 495 Kg. Havre og 335 Kg. Tjære, til Dieppe 598 Kg. Fiskekroger samt til Rouen 45 100 Kg. Havre og 4 562 Kg. Renkjød og Vildt.

#### Fra Sverige 1891<sup>2)</sup>

	Træmasse.	Forarbejdet Træ.	Jern og Staal.	Havre.	Tjære og Beg.
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Bayonne .	—	—	—	1 013 905	—
Bordeaux .	1 855 100	—	2 487 731	540 200	—
Boulogne s/m	—	—	127 432	462 100	335 140
Calais . .	800 000	—	459 686	—	—
Dieppe . .	—	394	513	—	58 960
Dunkerque .	—	—	—	—	1 151 663
Granville .	320 000	—	—	—	800 Tønder
Honfleur. .	—	—	293 000	—	—
La Rochelle <sup>2)</sup>	140 000	—	54 000	—	—
Rochefort .	—	—	123 216	—	—
Rouen <sup>2)</sup> . .	6 061 443	4 114	3 837 339	18 084 000	—
St. Valery S/S	—	—	—	—	104 000
Tilsammen	9 176 543	4 508	7 482 917	20 100 205	1 649 763 800 Tdr.

Den imødesede Told paa Trælaster i Frankrige fremkaldte ifjor en Forøgelse af Importen af denne Artikel, hvortil man tidligere skal have vanskeligt for at paavise Magen. I Følge de offentliggjorte statistiske Oplysninger, udgjorde Værdien af det i 1890 i „commerce special“ indførte Bygnings-tømmer 89 022 000 Francs, og i Aaret 1891 voxte denne Import til 142 734 000 Francs, udvisende saaledes for det sidste Aar en Stigning af 60,3 %. Og da de voterede Toldsatser først traadte i Kraft den 1 Febr. 1892, blev Indførselen i den første Maaned af dette Aar i Forhold end mere betydelig, idet Værdien af den importerede Trælaster gik op til 11 092 000 fr. mod 2 201 000 fr. i den tilsvarende Periode af 1891. Følgen af denne forcerede Import blev, at de nordiske Afskiberes rigelige Forraad næsten udtømmedes, medens de franske Kjøberes Lagere samtidig overfyldtes.

1) Af denne Kvantitet antages det Halve at have været hævlede Bord.

2) Af andre Artikler indførtes fra Sverige til La Rochelle 62 000 Kg. Hesteskosøm og Spiger samt til Rouen 200 Kg. Punsch.

Det kan ogsaa bemærkes, at Aarets Transaktioner ogsaa har omfattet mindre letsolgte Dimensioner og Kvaliter, hvorfor Afskiberne maa antages at være i det Tilfælde at kunne berede sig en reel Gevinst paa den skeede Af-sætning.

Aaret begyndte imidlertid med et temmelig trykket Præg. Lagrene opgaves at være vel forsynede, og Priserne holdt sig som en Følge heraf ved en temmelig lav Notering, som man ventede skulde blive staaende temmelig længe, idet Salgene en Tid uhindrede foregik paa denne Basis. Efterhaanden forandredes dog Stillingen. Den Formindskelse i Tømmerdriften, der skyldes de nordiske Skoveieres i den Hensigt truffne Overenskomst, gav utvivlsomt hertil den væsentligste Anledning, idet Sælgerne derved kunde optræde med større Bestemthed i sine Fordringer. Under Indvirkning heraf vandt Markedet efterhaanden større Fasthed, og efter en Tid indtraadte en afgjort Prisstigning, der, støttet af Spekulationen, vedvarede lige til Aarets Slutning, og som, hvad der fortjener særskilt Opmærksomhed, fremdeles synes at bestaa uforandret. Af det sidste Aars Erfaringer turde saaledes Fordelene ved en begrænset Tømmerdrift paa en tydelig Maade være bleven lagte for Dagen, og derved foreligge en Opfordring til for Fremtiden vedvarende at anvende dette System.

Efter hvad det forlyder, skulde, uagtet de høie Priser, der, som nys anført, have været raadende, og trods visse franske Importørers Bestræbelser i modsat Retning, ikke faa Kjøb være blevene afsluttede, endog efter at de nye Toldsatser ere traadt i Kraft.

Den usforudseede Livlighed i Omsætningen har naturligvis vakt Forbauselse, ligesom man ogsaa har søgt at forringe Betydningen heraf ved at paastaa, at man blot havde til Hensigt at forskaffe sig Assorteringsvarer, men i ethvert Fald turde det være konstateret, at Forretninger ogsaa under den nye Toldregime kunde gjøres til Priser, som for Sælgerne havde vist sig ganske lønnende.

Det store Spørgsmaal er imidlertid, om denne Tingenes Tilstand kan bestaa i Længden, eller med andre Ord, om den nuværende Prisforhøielse kan holdes ved Magt. Herværende Trælastimportører ere, efter hvad de forsikre, af en anden Mening, som de sige sig at støtte paa den Erfaring, de have høstet under foregaaende Periode, da man kunde iagttage lignende Foreteelser, kun med den Forskjel, at de tidligere ikke eksisterende Toldsatser nu betydelig forværre Stillingen for Afskiberne. De paastaar nemlig, at Konsumtionen, naar Priserne have naaet en vis Høide, med Nødvendighed maa aftage, og da nye Markeder ei til Gjengjæld staar Exportørerne aabne, da deres Kunder overhovedet altid bliver de samme, medens paa den anden Side de høie Noteringer maa friste til Overproduktion, kan en Prisformindskelse tilsidst ikke undgaaes, ligesom det før er indtruffet i Aarene 1874, 1879 og 1890. Og til Fremkaldelse af et saadant Prisfald ere nævnte Importører beredte paa ikke alene at indstille sine Indkjøb hos Exportørerne i Norden, hvis de ikke ville nedstemme sine Fordringer, men ogsaa til at tilgodegjøre den indlandske Skovtilgang, som de forøvrigt anse skal for Fremtiden kunne anvendes til 10 à 20 % af Forbruget. De til-lægge sluttelig, at Afskibernes nu fastholdte høie Priser ere saa meget mere paafaldende, som Importørernes store Forraad gjør det muligt for disse i længere Tid at indtage en afventende Holdning.

Da imidlertid disse Forraad under den nu raskt paagaaende og med Gevinst for Importørerne skeede Afsætning indenlands vel efterhaanden maa udtømmes, er det at forudse, at Indførselen fra Norden inden lang Tid

atter maa gjenoptages, ihvorvel en Stilstand i Forhandlingerne herover for Øieblikket synes at være raadende. Det indenlandske Marked opgives nemlig at vise Tegn til fortsat livlig Virksomhed og i Paris siges der i de forskjellige Kvarterer at være paabegyndt Bygningsforetagender, som ikke kunne undgaa at give en ny Fart i Omsætningen. Hvad det indenlandske Trævirke betræffer, lader dette, som bekjendt, sig vanskelig anvende til samme Brug som det nordiske, hvorfor en Konkurrance fra det Hold ei kan antages at have saa særdeles meget at betyde, ligesaa lidt som Trælaster fra andre Lande, blandt hvilken man i den senere Tid meget taler om Produkterne fra Østerrige—Ungarn, troedes paa det franske Marked at kunne erhverve sig nogen herskende Stilling til Forfang for Virket fra Norden. Uagtet alt dette er det dog et Spørgsmaal om ikke de nordiske Exportører i ethvert Fald handle vel i ikke for meget at skjærpe sine Fordringer paa et Tidspunkt, da en ny, og i mange Henseender kritisk, Tingenes Orden skal gjennemføres paa Grundlag af de voterede Toldsatser.

Betræffende det oven omtalte Trævirke fra Østerrige kan nævnes, at den franske Import af denne Artikel, som ikke skal gaa længere end en 15 à 17 Aar tilbage i Tiden, muligens skulde kunne befordres ved de under Overveielse værende Fragtnedslag paa Jernbanerne. Idetmindste har man fra visse protektionistiske Hold i Frankrige betragtet denne Mulighed som medførende en Fare for Udviklingen af Frankriges egen Skovdrift, da Prisen paa de østerrigisk—ungarske Produkter skal staa lavt paa Grund af de der værende billige Arbeidslønner, og desuden særskilt Furutmøller fra sidstnævnte Land skal være adskillig anvendt til Bygningsmateriel.

Med Hensyn til det amerikanske Trævirke kan anføres, at dette antagelig inden kort Tid kommer til at kunne indføres i Lighed med det europæiske under Toldsatserne i den franske Minimistarif, idet Underhandlinger om gjensidig Toldnedsættelse mellem begge Landene ere paa Veie til at lede til Afslutningen af en Traktat. Man maa derfor være beredt paa ogsaa at møde dette Produkt paa det franske Marked under samme Betingelser som før.

Man har ofte hørt, at franske Importører have været misfornøiede over, at endel Agenter for nordiske Trælastafskibere pleier at afslutte Kontrakter om Leverance til Detailhandlere i det Indre af Landet, særlig i Paris. I Løbet af det sidste Aar siges den Slags Transaktioner at være blevne drevne i større Udstrækning end ellers Almindeligt, hvad ogsaa har havt til Følge, at Klagerne have tiltaget. Det har i saa Henseende været bemærket, at ved saaledes at forbigaa Importørerne ikke nogen egentlig Gevinst er bleven beredt hverken Afskiberne eller Agenterne, idet den Afsætning af mere letsælkelige Partier, som paa saadan Vis er kommen i Stand, i Virkeligheden fremkalder en forøget Vanskelighed, naar det gjælder at finde Kjøbere til resterende Lagre, ligesom der indføres et forstyrrende Element i Markedet og Prisnoteringerne bringes i Urede. Paa den anden Side skal herved heller ikke bevirkes nogen forøget Indførsel, idet hvad som afsættes i det Indre af Landet, for en større Del opveies af den formidskede Indførsel i Havnestæderne. Derimod anføres, at et saadant Handlessæt absolut virker til Skade for Importørerne, hvorfor ogsaa disse have anseet sig opfordrede til med de Midler, der staa til deres Raadighed, at modarbejde, hvad de betragte som et Indgreb i deres Virksomhed.

Efter hvad der meddeles, er under et for nogen Tid siden afholdt Møde mellem franske Trælastimportører og Fuldmægtige for nordiske Afskibere, denne Omstændighed bleven gjort til Gjenstand for Forhandlinger, som endog skulde have ledet til en Overenskomst. Efter denne skulle herefter



Trælastagenterne i Almindelighed indskrænke sig til at istandbringe Forretninger mellem Importørerne i Havnestæderne og Afskiberne, og ved Siden heraf kun være berettiget til at optage Ordres fra visse opgivne Detailhandlere i Paris, som i længere Tid have havt for Vane at direkte fra Udlandet indkjøbe, hvad de behøver af Trælast.

Det fortjener imidlertid at nævnes, at berørte Overenskomst har foranlediget; at de mindre Trælasthandlere i Frankrige paa sin Side have protesteret mod at Importørerne anse sig berettigede til, uden at gaa igjennem Detailhandlerne, at afhænde sine Produkter direkte til Forbrugerne og Entreprenører i Landet. Detailhandlerne mene nemlig at have Ret til at fordre, at Importørerne ligeoverfor dem anvende det samme Princip, som fra Importørernes Side ønskes iagttaget af Afskibningsagenterne, medens de i modsat Fald formene sig vedvarende at burde søge ved Leverancekontrakter direkte med Afskiberne at holds sig skadesløse for Importørernes ubeføiede Konkurrence.

For øvrigt have Detailhandlerne paa det stærkeste misbilliget Importørernes Bestræbelser for ved ovennævnte Overenskomst med Afskibningsagenterne at sikre sig Herredømmet over Trælastmarkedet for derved at paatvinge Detailhandelen og Konsumtionen sine Priser, og saaledes drage den størst mulige Fordel af sine fulde Lagre. De have desuden ladet forstaa, at Afskiberne ved Oplydelsen af en saadan Overenskomst ei heller for sin egen Del kunne undgaa at blive skadelidende, idet de ligeledes ville blive tvungne til at bøje sig for Importørerne og tvinges til at antage deres Priser, som de ikke længere ville kunne indvirke paa ved at opgive sine Forretninger direkte med Detailhandlerne.

Om man end kan formode, at Enighed i oven omtalte Henseende endelig kan opnaaes mellem Sælgere og Kjøbere af Trælast, turde der møde større Vanskelighed for Erhvervelse af Enighed i et andet Punkt, som ligeledes i længere Tid har givet Anledning til Meningsforskjelligheder mellem de i Trælasthandelen interesserede Parter, nemlig de franske Importørers Fordring paa, at Afskibere i Tvivlstilfælde skulde være fransk Domstol underkastede. Det er her fra Importørernes Side bleven fremholdt, at, naar de selv gjenfransk Domstol kunne tvinges til strængt at opfylde de indgaaede Kontrakter samt for Undladelse heraf tilholdes at give Skadeserstatning, noget Lignende derimod ikke var dem tilstaaet ved de bestaaende Retsinstitutioner i Afskiberens Land. Til Bestyrkelse af denne Paastand har man paaberaabt de mindre tilfredsstillende Erfaringer, der skulle være gjorte af franske Kjøbere, der i nordiske Lande have aabnet Rettergang for at faa Erstatning for den Skade, som var bleven forvoldt ved Afskiberens misligholdte Leverance, idet Udfaldet af saadant Skridt udelukkende har været af negativ Art.

For at raade Bod paa det her angivne mislige Forhold, gaves der i i Kjøbernes Tanker kun den Udvei, at de nordiske Exportører bleve tvungne til at vælge et Domicil hos en af deres Agenter i Frankrige, d. v. s., repræsenterede af disse, ved opstaaet Klagemaal angaaende slet Skibning, underkaste sig Afgjørelse af fransk Domstol, hvorved formodentlig underforstodes, at Exportørerne skulde hos Agenterne stille Sikkerhed, der i Tilfælde af deres Fældelse skulde kunne udbetales Importørerne, Det er ogsaa bleven antydet, at dette Maal, ved Sammenhold mellem Importørerne, uden Vanskelighed kunde realiseres, blandt Andet ved i Skibningskontrakten at indføre udtrykkelig Bestemmelse af ovenberørte Indhold.

Et Forsøg i anførte Retning er blandt andet i Løbet af det sidste Aar bleven anbefalet af en fransk Fagtidende, der i nogle Artikler har gjort sig til Tolk for herværende Trælastimportørers nu omtalte Fordringer. I vedkommende Artikler fremholdes, at dette Spørgsmaal ofte er bleven bragt paa Bane inden franske Trælastimportforeninger, ihvorvel nogen Løsning ei er kommen istand paa Grund af Mangel paa Enstemmighed i Anskuelser. Det tillægges imidlertid, at denne Omstændighed indeholdt en stærk Opfordring til Vedkommende til saa meget ivrigere at forøge sine Anstrængelser i Fremtiden, saa at det forønskede Maal endelig kan opnaaes.

I denne Sammenhæng kan nævnes, at i Fjor en Tvist angaaende Effektueringen af en Afskibningskontrakt har foreligget til Afgjørelse inden Distriktet af Domstolene, der herved have fastslaaet et Princip, der synes at fortjene en vis Opmerksomhed fra vore Exportørers Side.

Et franskt Importhus havde nemlig fra Østersøhavn indkjøbt en Ladning Trælast, frit ombord, med Forpligtelse til ved Konossementets Modtagelse at acceptere Sælgerens Vexler. Da Kjøberen imidlertid ved Lastens Ankomst til Lossepladsen troede at finde Feil paa Varerne, nægtede han at acceptere Vexlerne, men tilbageholdt Konossementet, ved hvilket han ogsaa overtog Lasten, der udlossedes og bortførtes fra Havnen. Da Kjøberen fortvarende refuserede at acceptere Vexlene, og Sælgeren paa sin Side ei kunde erkjende de paastaaede Feil, maatte Sagen henvises til Rettergang.

I første Instans afgjordes Sagen saaledes, at Kjøberen ved at benytte sig af Konossementet maatte ansees forpligtet til at acceptere Vexlerne paa Lasten samt til at give Sælgeren Skadeserstatning, medens igjen en af Kjøberen fremsat Paastand om Besigtigelse paa Varerne ikke toges til Følge, fordi Kjøberen ei umiddelbart havde søgt Lasten deponeret hos Trediemand, hvad der efter Rettens Mening, burde være en Følge af hans Klage over Ladningens slette Beskaffenhed.

I anden Instans forandredes dog denne Dom derhen, at Besigtigelse bevilgedes paa Lasten, efter at det var bleven oplyst, at Varerne vare blevne oplagte paa en særskilt Plads inden Kjøberens Lager, og deres Identitet saaledes kunde bevises.

Denne Besigtigelse faldt vistnok i Hovedsagen ud til Sælgerens Fordel, hvorved denne praktisk seet vandt Processen, men det blev dog herved fastslaaet, at Last, som kjøbes frit ombord, kan fordres undersøgt endog efter at Godset af Kjøberen er bleven udlosset og bortført. Dette Udfald synes at burde bemærkes særlig derfor, at man i Frankrige før snarere hyldede den Opfatning, at Last, som kjøbtes paa berørte Betingelser, var at anse som leveret paa Lastepladsen, og at saaledes Klage over Godset for at kunne godkjendes, burde dersteds fremføres, med Undtagelse kun af Sving, da naturligvis Ansvar ogsaa kunde gjøres gjældende efter Varernes Udlosning.

Angaaende Indførsel af almindelig Trælast af forskellig Slags og Dimensioner til Frankrige i sin Helhed i de tre sidste Aar foreligge følgende statistiske Opgaver, som udvise de Kvantiteter, der ere importerede for at forbruges i Landet (commerce spécial).

	1891	1890	1889
	Tons	Tons	Tons
Ved . . . . .	56 683	61 079	67 415
Trækul . . . . .	11 834	15 399	21 672
Jernbanesviller af Eg . . . . .	5 402	370	482
Andet hugget Virke af Eg . . . . .	18 091	10 335	10 005
Saget " " " . . . . .	87 638	45 073	41 436

	1891	1890	1889
	Stykker	Stykker	Stykker
Ribber . . . . .	7 200 127	9 366 878	5 824 169
Jernbanesviller af andet Træ . . . .	9 672	2 382	531
Andet hugget Virke " " . . . .	248 717	172 138	160 359
Saget " " " . . . .	1 355 636	858 138	879 994
Lægter . . . . .	13 625 451	11 036 808	14 842 425
Stager . . . . .	5 197 118	4 133 860	4 613 729
Stav af Eg . . . . .	66 279 687	55 543 863	64 946 449
" " andet Træ . . . . .	12 884 922	8 489 347	16 990 762

I det samme Tidsrum udgjorde Exporten fra Frankrige:

	1891	1890	1889
	Tons	Tons	Tons
Ved . . . . .	50 106	42 615	36 590
Trækul . . . . .	8 024	8 675	7 236
Bygningsvirke af alle Slags . . . .	383 150	345 387	343 070
	Stykker	Stykker	Stykker
Lægter . . . . .	36 376 033	27 192 861	23 509 462
Stager . . . . .	14 402 434	16 163 573	12 207 706
Staver af Eg . . . . .	2 193 477	2 927 800	4 535 181
" " andet Træ . . . . .	2 025 152	1 333 196	1 910 015

De nye Toldsatser for Nordisk Træløst, der efter 1 Febrnar d. A. ere gjældende i Frankrige, ere efter tarif minimum for 100 Kgr.:

Rundtømmer over 60 cm. i Omkreds Fr. 0.65, Saget eller hugget Virke af 80 mm. eller derover i Omkreds Fr. 1.00, Saget eller hugget Virke af under 80 mm., men over 35 mm. Fr. 1.25, Saget Virke af 35 mm. eller mindre Fr. 1.75, Tøndestaver Fr. 0.75, Ribber Fr. 1.50, Lægter og Tøndebaand Fr. 1.75, Stager og Stør af over 1.10 m. i Længde og høiest 60 cm. tykke Fr. 0.30, Træuld Fr. 0.50, Vedtrær, hele eller kløvede Fr. 2 f. 1000 Kg., Celluloseved Fr. 0.20 f. 1000 Kg., Trækul Fr. 10 f. 1000 Kg., Træ i Stykker til Brolægning Fr. 1.75 pr. 100 Kg.

Værdien af den Træløst, som fra De Forenede Riger udførtes til Frankrige i commerce spécial udgjorde: Indførsel fra Norge 8 953 689 Frs., fra Sverige 41 195 779 Frs.

Det synes under alle Omstændigheder at kunne forventes, at ovenangivne Toldsatser paa huggen og saget Last ville give Anledning til fortrinsvis Import af de grovere Dimensioner, madens de finere Sorter komme til at produceres inden Landet. De franske Sagbrug og Høvlerier komme saaledes til at faa en øget Gevinst, og det forlyder ogsaa, at Etablissementer af saadan Art allerede ere blevne udvidede for at kunne udføre det paaregnede forøgede Arbeide.

Og denne større Virksomhed, der især er sporet i Høvlerierne i de nordre og vestre Dele af Landet, turde ei blive af forbigaaende Betydning. De høje Toldsatser, som ere satte for forarbejdet Træ, have nemlig til Hensigt for Fremtiden saa vidt muligt at forhindre Import af denne Artikel til det franske Marked for at reservere den sidste Forarbejdning af Træløsten for den indlandske Industri. Dette gjælder ikke alene de dyrere Produkter saasom Vinduer, Døre, Panelinger og Snedkerarbeide i det hele, men ogsaa de billigere Sorter som f. Ex. høvlede Bord, hvilke man venter skulle saagodtstom udelukkende kunne tilvirkes i Landet. Af disse Artikler var Importen ifjor ikke forøget med Undtagelse for høvlede Bords Vedkommende, af hvilke

Indførselen til Frankrige i „commerce spécial“ i de tre sidste Aar har udgjort: i 1891 41 104 417 Kg., i 1890 21 728 837 Kg. og i 1889 37 079 083 Kg., udvisende saaledes for det sidste Aar et næsten fordoblet Ziffer i Forhold til 1890, og endog nogen Forhøielse i Sammenligning med 1889.

De nuværende Toldsatser i „tarif minimum“ paa forarbejdet Træ, af den Sort, der fortrinsvis udgjorde Importen fra de Forenede Riger, ere for 100 Kg.: Høvlede Bord af mygt Træ 3 fr. 50, Vinduer, Døre, Snedkerarbejder sammensatte eller ikke af blødt Træ 12 fr. 50, mindre Traadsnæller af uferniseret og umalet Træ 7 fr. 50 c.

Af Arbejder i Træ indførtes i 1890 til Frankrige fra de Forenede Riger til en Værdi af: Fra Norge 2 150 508 Frcs., fra Sverige 899 979 Frcs.

Et Produkt, af hvilket Indførselen i det sidste Aar betydelig har tiltaget er Træmasse. Heraf importeredes til Frankrige, ligeledes i „Commerce special“: i 1891 126 925 842 Kg., i 1890 93 464 612 Kg. og i 1889 114 077 213 Kg. Saaledes viser det sidste Aar i Forhold til 1890 en Forøgelse af 35.8 %. Disse Kvanta ere for den overveiende Del komme fra Norge, saaledes som det allerede vil være bleven bemærket i de i det Foregaaende meddelte Opgaver over Import til Distriktet, hvorimod Indførselen af dette Produkt fra Sverige fremdeles har været relativt ubetydelig.

Som en Følge af denne forcerede Import vilde antagelig i Aar i ethvert Tilfælde være opstaaet en Formindskelse i Indførselen af Træmasse, men paa Grund af de for denne Artikel bestemte Toldsatser turde Nedgangen blive enda mere mærkbar. Fortrinsvis turde dette gjælde den chemiske Træmasse, i Henseende paa hvilken Frankrige synes at ville gjøre sig uafhængig af Udlandet. Som Exempel paa den Bestræbelse, som allerede nu i saadan Hensigt paagaar, kan anføres, at flere større Papirfabrikanter i Departementet Vosges have besluttet at anlægge en Fabrik for chemisk Masse, som til en Begyndelse skal kunne tilvirke 10 Tons tør Masse om Dagen, med et Forbrug af 25 000 steres Ved, men som siden tænkes drevet op til en forøget Produktion. Da det indlandske Raastof imidlertid maa ansees som mindre anvendbart til saadant Formaal, vil antagelig Indførselen af Celluloseved komme til at stige, hvad, der ogsaa vel er forudsat, siden denne Artikel i den franske Minimaltarif kun er belagt med den nominelle Told af 20 Centimes, naar Varen bevisligen føres til Papirfabrik for der at forbruges.

Hvad den mekaniske Masse betræffer, skal Forholdet, i et hvert Fald indtil videre, stille sig noget anderledes. Thi, naar det indlandske Raamateriale ikke engang strækker til for Fabrikationen af chemisk Masse, er det klart at det endnu mindre kan tilfredsstille Forbruget af mekanisk. Skal man derfor forsøge ogsaa paa dette Omraade at opdrive den indlandske Fabrikvirksomhed ved Hjælp af Raastof fra Udlandet, kan det blive et Spørgsmaal, hvorvidt denne Fremgangsmaade i Længden svarer Regning, naar det gjælder Produktion af en forholdsvis saa billig Artikkel som den mekaniske Masse. Vanskeligheden ligger nemlig deri, at det ei gaar an at fordyre denne Vare, der igjen er et Raastof for Papirfabrikationen, hvis Frankrig ønsker at bibeholde sin Rang som et af de Lande, der exportere den sidstnævnte Artikel. Det ligger derfor nærmest at antage, at den mekaniske Masse fremdeles maa indføres fra Udlandet, omend i en noget formindsket Maalestok, og at Importørerne selv komme til at bære Byrden ved den besluttede Told.

Den Usikkerhed, som har raadet med Hensyn paa denne Tolds Anvendelse paa den brune eller halvchemiske Træmasse, skal nu være fjærnet, idet

saadan Masse er bleven ligestillet med den mekaniske, en Ordning, der for vore Exportører bør være tilfredsstillende.

I Løbet af det sidste Aar har Prisen paa Træmasse ei undergaaet synderlig Forandring. I de første Maaneder betaltes kun 10 Fr. for 100 Kg. tør mekanisk Masse, men denne Pris gik senere op til 12 Fr. og er senere bleven staaende herved.

De i den franske „tarif minimum“ for Træmasse fastsatte Toldsatser ere for 100 Kg. tør mekanisk Masse 1 Fr., vaad Do. 0 Fr. 50, chemisk Do. 2 Fr.

Værdien af Indførselen til Frankrige af Træmasse fra De Forenede Riger var i 1890: fra Norge 9 633 428 Fr., fra Sverige 1 207 063 Fr.

Det kan i Forbindelse hermed bemærkes, at Indførselen fra De Forenede Riger til Frankrige af Pap og Papir i „Commerce spécial udgjorde for det næstsidste Aar (1890).

	Fra Norge	Fra Sverige
Pap i Skiver . . . . .	73 392 Kg.	29 776 Kg.
Papier maché . . . . .	14 160 „	
Pakpapir		98 873 „

medens der i de tre sidste Aar i det Hele er importeret af disse Artikler til Frankrige.

	1891	1890	1889
	Kg.	Kg.	Kg.
Papir i Ark eller Skiver . . . . .	1 740 526	1 245 682	1 416 619
Papier maché . . . . .	3 336	37 987	21 787
Brevpapir . . . . .	191 380	166 681	174 194
Skriv- Tryk- og Tegnepapir . . . . .	8 814 897	8 113 052	8 027 158
Tapetpapir . . . . .	375 468	277 087	278 115
Pakpapir . . . . .	526 613	612 961	329 529

Som heraf vil fremgaa, er den Del af denna Import, der er kommen direkte fra De Forenede Riger, af mindre Betydning.

De Toldsatser, der nu i Frankrige anvendes paa Pap og Papir, udgjøre i Følge „tarif minimum“ for 100 Kilogram: Almindeligt, maskinskaaret Papir 10 fr., Do. haandskaaret 12 fr., Phantasipapir 30 fr., Metalbelagt 60 fr., Tapetpapir 10 fr.

I en fransk Fagtidende anføres som et foruroligende Tegn, at Importen af Papir til Frankrige i Februar Maaned d. A., eller efter at de nye Toldsatser have traadt i Kraft, i Forhold til den tilsvarende Periode i 1891, har tiltaget med næsten  $\frac{1}{2}$  Million Kg. eller fra 636 353 Kg. til 1 084 911 Kg., medens samtidig Exporten af Produktet er gaaet ned med en lignende Kvantitet eller fra 2 241 500 Kg. til 1 745 000 Kg. Det tillægges, at man vel maa afvente Offentliggjørelsen af Resultatet for den følgende Tid, inden man kan fælde nogen bestemt Dom, men at den Virkning, som allerede har kunnet konstateres af de indførte Toldsatser, synes at gaa i en fuldstændig modsat Retning af hvad der med disse var tilsigtet.

Af Vegetabilsk Tjære indførtes i „Commerce special“ til Frankrige i de tre seneste Aar følgende Kvanta: 1891 4 647 971 Kg., 1890 4 010 279 Kg., 1889 3 062 063 Kg.

Denne Artikel var før af en vis Betydning for vor Export til Frankrige, men i de senere Aar har dette Produkt været mindre efterspurgt paa det herværende Marked. Fra Norge importeredes i 1890 et ubetydeligt Kvantum af 243 Kg., medens Indførselen fra Sverige dog naaede 2 245 233 Kg. Denne

Artikel skulde efter det oprindelige Forslag til den nye franske Toldtarif været belagt med en prohibitiv Told, men paa Grund af Protester fra interesserede Industridrivende og Importører blev Afgiften tilsidst nedsat til 3 Fr. for 100 Kg. i „tarif minimum“, medens den tidligere Toldsats var 2 Fr. Man gjorde nemlig gjældende, at den udenlandske Tjære er af en anden Kvalitet end den indenlandske ligesom den ogsaa bedre egner sig til Skibsbrug, hvorfor nogen egentlig Konkurrence mellem de tvende Slags Produkter ikke kunde siges at kunne opstaa.

Af Kornsorter, malede og umalede, androg Indførselen til Frankrige i 1891 i „Commerce spécial“ til en sammenlagt Værdi af 478 368 000 Fr., hvilket i Forhold til Indførselen i hvert af de sidste otte Aar viser en Forøgelse af over 100 Millioner fr., medens Importen fra 1878—1882 gennemsnitlig er forrige Aars overlegen.

Af de vigtigere Kornsorter ankom i Løbet af de tre seneste Aar til Frankrige i quintaux métriques (100 Kg.):

	1891.	1890.	1889.
Hvede & Blandkorn . . . . .	19 605 084	10 552 014	11 417 592
Rug . . . . .	3 041	10 483	213 936
Mais . . . . .	629 102	6 483 426	5 217 421
Byg . . . . .	1 368 251	1 699 928	1 529 606
Havre . . . . .	978 733	1 493 210	2 046 846

Den i det sidste Aar indtraadte Forøgelse i Importen berørte saaledes kun Hvede og Blandkorn, medens Indførselen i 1891 for de øvrige Kornsorters Vedkommende formindskedes, i visse Fald endog betydeligt, saasom for Havre, eller den eneste Kornsort, der er Gjenstand for Udførsel fra De Forenede Riger.

Fra Norge forekommer Indførsel af Havre til Frankrige kun undtagelsesvis. Imidlertid har, som oven anført, saadan Import i Fjor fundet Sted til Rouen og Calais. I 1890 ankom i „Commerce spécial“ af denne Artikel fra Sverige 18 250 quintaux métriques til en Værdi af 273 750 fr.; i Fjor øgedes vistnok Importen fra Sverige ikke uvæsentlig, men den var dog betydelig ringere end under tidligere Perioder, og Frankrige er nu gaaet over til selv at blive et havreexporterende Land. Udførselen af fransk Havre har nemlig udgjort i quintaux métriques: 1891 185 502, 1890 30 243, 1889 26 382 og udviser saaledes for det sidste Aars Vedkommende en bemærkningsværdig Stigning.

De seneste Priser, som iaar ere noterede paa Markedet i Paris for Havre, er 13.75 à 14 fr. for 100 Kg. Hvad Toldsatserne for denne Artikel angaar, har den nye Tarif ikke indført nogen Forandring for unalet Havres Vedkommende, der saaledes fremdeles er belagt med en Told af 3 fr. for 100 Kg. Derimod er Havremel, der før var toldfrit, i den nye Tarif opført med en Told af 5 fr. for samme Kvantitet. Begge de nævnte Toldsatser paalægges i Følge „tarif général“, paa Grund af, at efter det i Frankrige antagne System Agerbrugsprodukter overhovedet udelukkes fra „tarif minimum“.

For andre Agerbrugsprodukter saasom Meieriartikler fra De Forenede Riger er det ikke hidtil lykkes at berede et Marked i Frankrige. Som før omtalt er dog til Havre ankommet en Del saltet Kjød og Smør, den førstnævnte Artikei baade fra Norge og Sverige, den sidste kun fra Norge. Hvad Smøret angaar, maa man antage, at de indførte Kvanta have været bestemte til Skibsproviant, da, som bekjendt, Frankrige selv er et smørexporterende Land, og aarlig en ikke ringe Udførsel af denne Artikel foregaar til Norge. Vedkommende saltet Svinekjød kan nævnes, at der heraf tidligere er

indkommet ferholdsvis betydelige Kvanta, mest fra Sverige, men siden Indførselsforbudet for amerikansk Flesk nu er bleven ophævet, er det vel at formode, at den amerikanske Vare skal fortrænge andre fremmede Produkter af samme Art fra Markedet. For saltet Svinckjød erlægges efter "tarif général" i Told 25 fr. (Artikelen er ikke optagen i den anden Tarif) og for Smør betales i Følge "tarif minimum" 6 Fr., alt pr. 100 Kg.

Derimod foreligger en betydeligere Import til Frankrige af uberedte Huder og Skind saa vel fra Norge som Sverige. Af denne Artikel udgjorde den samlede Indførsel til Frankrige i de tre sidste Aar: 1891 43 398 338 Kg., 1890 48 906 491 Kg., 1889 52 842 250 Kg.

Af den i 1890 indkomne Kvantitet indførtes: fra Norge 132 213 Kg. fra Sverige 220 391 Kg.

Dette Produkt er efter den nye Toldtarif toldfrit i Frankrige.

Af Fiskeriprodukter indførtes til Frankrige i de tre sidste Aar i "commerce spécial":

	1891. Kg.	1890. Kg.	1889. Kg.
Indsøfisk, fersk . . . . .	3 232 827	3 063 752	2 474 788
„ beredt . . . . .	112 028	110 160	105 929
Havfisk: tørket eller saltet Torsk .	36 185 139	42 982 478	43 466 929
„ Stokfisk . . . . .	349 010	374 355	442 701
„ Sild, fersk . . . . .	608 725	1 364 947	1 636 031
„ „ saltet eller røget .	122 396	163 817	193 482
„ Anden Slags, fersk . . . . .	6 390 940	5 959 019	5 739 027
„ „ tørket, saltet el. røget	5 310 955	4 292 433	3 845 139
„ „ „ marineret i			
Olie, Sardiner . . . . .	2 907 380	1 341 066	1 138 040
Anden Slags . . . . .	536 907	471 293	527 289
Hummer, fersk eller konserveret .	2 479 910	2 423 089	2 753 597
Torsk- og Makrelrogn . . . . .	4 525 361	10 042 406	5 852 604
Hvaltran . . . . .	1 112 380	1 265 490	1 516 222
Torsk . . . . .	3 148 250	3 666 013	3 296 557
Andet Fiskefedt . . . . .	1 193 414	732 776	811 810
Uforarbejdede Hvalbarder, . . . .	105 512	54 297	44 411

Af fersk Havfisk er det ei lykkes at istandbringe en jevn Indførsel til Frankrige fra vore Lande. For en ti Aars Tid siden gjorde man et Forsøg paa ved særskilt i saadan Hensigt befragtede Dampskibe fra Norge over Fécamp at importere saadan Fisk af forskjelligt Slags til Markedet i Paris. Fisken, der opbevaredes i Is, befandtes ved Fremkomsten i god Stand, ligesom den ogsaa efter Opgivende blev afsat med Fordel, men ikke desto mindre blev Forsøget ikke forfulgt.

Imidlertid foregaar der hvert Aar en regelmæssig Import til Frankrige af fersk Havfisk fra England, Holland og Belgien, og man har herved forsøgt paa i Indførselshavnen at udlosse Fisken i Pontoner, hvor den senere indpakkes i Is og forsendes videre til Konsumtionsstedet.

Af hermetisk Fisk foregaar der dog til Frankrige fra Norge en Import af en vis Betydning. Særlig kan dette bemærkes om Ansjovis, hvilken Artikel forefindes i flere franske Byer. Visselig forekommer ogsaa Ansjovis fra Sverige, men det siges at være befundet, at den norske Vare er bedre nedlagt og saaledes mere holdbar.

De Fiskeriprodukter, af hvilken den største Import foregaar fra Norge til Frankrige, er Torsk- og Melkerogn, Tran, Fiskelim og uforarbejdede Hval-

barder. Af disse Artikler udgjorde Indførselen i 1890 i "commerce spécial": Torsk- og Makrelrogn 7 771 914 Kg. Tran og andet Fiskefedt 353 800 Kg. Stokfisk 34 902 Kg. Fiskelim 8 492 Kg. Hvalbarder 2 872 Kg.

Det maa imidlertid formodes, at de nu anførte Kvanta ikke have udgjort hele den norske Indførsel til Frankrige, da det har vist sig, at disse Artikler ogsaa forsendes fra Norge over andet Land, især gjælder dette Tran, der i stor Mængde over Holland og England indkommer til Frankrige, og saaledes her ansees som producerede i nævnte Lande.

Et svenskt Fiskeriprodukt, som i den senere Tid i ikke ringe Udstrækning har fundet Vei til Frankrige, er Fiskeolie, hvoraf ikke ubetydelige Kvanta ere udførte fra Udevalla over Gøteborg.

De nu i Frankrige gjældende Toldsatser for Fiskeriprodukter er i Følge Minimaltariffen for 100 Kg: Fersk Indsøfisk: Lax & Laxørret 10 Fr. andet Slags 5 Fr. Fersk Havfisk 20 Fr. Tør, saltet eller røget Fisk: Torsk, (Klipfisk) 48 Fr., Stokfisk 15 Fr., Sild 15 Fr., andet Slags 25 Fr. Konserveret au naturel, marineret eller paa anden Maade beredt (iberegnet den indre Emballage) 25 Fr. Fiskefedt (Tran og Olive) 6 Fr. Hval- og Kaskelot-spek raat 5 Fr., presset 10 Fr., raffineret 15 Fr. Fiskelim 40 fr. Torsk- og Makrelrogn 0.60. Hvalbarder, uforarbejdede, frie. Sælskind frie. Østers, indlagte 15 Fr. For ferske Østers udgjør Tolden 1 Fr. 50 for 1000 St.

Som det vil sees, ere disse Afgifter i flere Tilfælde anseelige, og turde ei medføre nogen udvidet Indførsel, særlig fra vore Lande, for hvilke Transportomkostningerne ogsaa ere af Betydning. For Tran, Lim og Rogns Vedkommende ere imidlertid Satsene de samme som tidligere, hvorfor der ei er opkommet noget nyt Hinder for disse Artiklers Indførsel.

Af Øl og Sprit indførtes fra Udlandet til Frankrige følgende Kvanta i "Commerce spécial" i de tre sidste Aar:

	1891.	1890.	1889.
Øl . . . . .	169 374 hl.	174 375 hl.	224 295 hl.
Brændevin (alle Slags ren Alkohol)	127 805 "	133 789 "	124 733 "
Sprit (alle Slags ren Alkohol) . .	3 780 "	3 117 "	2 989 "
Likører . . . . .	229 974 l.	290 064 l.	163 994 l.

Af norsk Øl consumeres i Frankrige aarlig en hvis Kvantitet. I Aaret 1890 udgjorde Indførselen af Øl i "Commerce spécial" 1 329 hl. mod 392 hl. det foregaaende Aar. I 1891 synes denne Import at have vedvaret, hvorhos ogsaa en vis Kvantitet er indkommen fra Sverige. De Lande, fra hvilke Øl fornemmelig indføres, ere England, Holland og fremfor alle Tyskland. Det norske Øl kommer i ethvert Fald for den største Del paa Flasker; for nogle Aar siden gjordes her paa Pladsen et Forsøg paa at danne et Oplag af Øl fra Kristiania, der indførtes paa Fad og her optappedes paa Flasker, men efter et Par Forsendelser standsede Foretagendet aldeles. I de sidste Aar har Øl fra Kristiania været tilkjøbs i nogle Kolonialvarebutikker i Havre, men Afsætningen har, efter Opgivende, ei været synderlig stor.

Forøvrigt maa bemærkes, at Indførselen af fremmed Øl til Frankrige aftager i samme Mon som Produktionen af denne Artikel voxer inden Landet. Denne Produktion androg i Aaret 1891 til ikke mindre end 8 304 896 h.-liter, i Forhold til hvilken Kvantitet Forbruget af udenlandsk Øl kun udgjorde en 50-Del. Og hvad særlig det tyske Øl angaar, har Konsumtionen heraf i Frankrige i de sidste ti Aar aftaget med 65 %.

Af Brændevin og Sprit forekommer nu ikke længere nogen nævneværdig Export fra Norge og Sverige for at forbruges i Frankrig. De Kvanta Sprit,



der i de senere Aar ere ankomne fra Norge, synes at have været bestemte for Reexport.

Ei heller er det lykkedes paa det franske Marked at vinde Afsætning for Likører (Punsch) fra Norge eller Sverige. I Udstillingsaaret 1889 gik visselig Forbruget af svensk Punsch op til det forholdsvis anseelige Kvantum af 1806 l., men for de følgende Aar findes der ikke antegnet nogen Indførsel af dette Produkt. I Havre findes Punch fra Stockholm til Salgs paa en Café, men uden synderlig at efterspørges, saameget mere som Varen stiller sig relativt meget dyr.

De Toldsatser, der i Frankrige ere gjældende for Øl og Sprit, bestemmes i tarif minimum til følgende Beløb: Øl (iberegnet den indre Beskatning) 9 Fr. for 100 Kg., Brændevin og Sprit (uberegnet do.) 70 fr. for Hl., Likører (do. do.) 80 fr. Hl.

For Brændevin og Sprit paa Flasker beregnes Indførselstolden efter Hektoliter, i andet Fald efter Hektoliter ren Alkohol, medens den førstnævnte Beregningsmaade altid anvendes paa Likøren.

Af Sirup er der af og til forekommet en vis Indførsel fra Sverige til Frankrige, hvor Produktet er bleven anvendt til Spritdestillation. Saaledes indførtes der i 1889 i „Commerce spécial“ 2 060 792 Kg, men hermed synes man under de foregaaende Aar ikke at have fortsat. Fra Norge har, saavidt vides, ingen Import af denne Artikel fundet Sted.

Sirup, bestemt til Destillation, er saavel i den høiere som lavere franske Toldtarif belagt med en Told af 5 centimes for hver Grad af Produktets absolute Sukkergehalt, beregnet for 100 Kg. Nettovægt

Af Chemikelier indføres i Regelen hvert Aar til Frankrig Oxalsyre (acide oxalique) og Oxalsalt (oxalate de potasse), kommende fra Norge.

I de tre sidste udgjorde hele Indførselen til Frankrige af disse Produkter i „Commerce spécial“:

	1891	1890	1889
Oxalsyre . . . . .	939 477 Kg.	979 820 Kg.	533 625 Kg.
Oxalsalt . . . . .	71 369 „	103 682 „	80 934 „

Den Del heraf, der hidrørte fra Norge udgjorde:

	1890	1889
Oxalsyre . . . . .	39 943 Kg.	65 824 Kg.
Oxalsalt . . . . .		21 216 „

Den franske Statistik har, som det sees, ikke anført nogen Indførsel af Oxalsalt fra Norge i 1890; medens det opgives at samme Aar 17 371 Kg. af denne Artikkel ankom fra Sverige.

For begge disse Produkter erlægges i Følge tarif minimum en Told af 12 Fr. 50 for 100 Kg. I den ældre Tarif var Tolden paa Oxalsalt den samme som den nuværende, hvorimod Oxalsyre kun erlagde 10 Fr. for 100 Kg

Af Jern og Staal importeredes til Frankrige i de tre sidste Aar i Commerce spécial følgende Kvantiteter:

	1891	1890	1889
Takkejern . . . . .	56 530 Tons	20 620 Tons	13 025 Tons
Stangjern og Plader	14 763 000 „	14 899 070 „	20 977 680 „
Jerntraad . . . . .	209 900 „	259 880 „	313 232 „
Staal i Stænger . . . . .	4 917 300 „	5 767 583 „	4 631 226 „

Værdien af denne Import er opgiven til:

Takkejern . . . . .	3 648 000 fr.	1 217 000 fr.	755 000 fr.
Stangjern, Plader . . . . .	3 322 000 „	3 485 000 „	3 293 000 „
Staal . . . . .	2 882 000 „	2 975 000 „	2 802 000 „

Af de forenede Riger er det overhovedet kun Sverige, der til det franske Marked forsender Jern og Staal i mere ubearbejdet Stand, medens Norge, som senere skal nævnes, fortrinsvis exporterer Jernfabrikata.

Værdien af det Jern og Staal, der fra Sverige indførtes til Frankrige for der at konsumeres, androg i 1890 til 1 392 307 fr. eller til omtrent 28 000 fr. mere end i 1889.

Som bekjendt, har det svenske Jern i Frankrige at kjæmpe med ikke alene fremmede Produkter af samme Slags, men ogsaa med det indlandske s. k. Thomasmetal, hvorved forstaaes et Slags blødt Støbestaal. I den sidste Aarsberetning er udførlig redegjort for de Grunde, af hvilke det for det svenske Jern er vanskeligt at udholde Konkurrancen med det franske Metal, og i disse Forhold er, saavidt vides, ikke indtraadt nogen Forandring. I Lighed med hvad der tidligere har været Tilfældet, finder dog svensk Jern fremdeles Anvendelse, naar Vægten mindre ligger paa Prisbilligheden end paa Materialets Godhed, saasom ved Fabrikation af Instrumenter, Gøværer, Kanoner, Pandserplader, ved hvis Tilvirkning svensk Jern ei udgjør nogen uvæsentlig Faktor. Især skal, efter hvad det oplyses, saadan Anvendelse finde Sted ved Fabrikation af det nye franske Repetergevær.

Den Indførsel, der fandt Sted til Frankrige af svensk Jern i „commerce général“, o: med Iberegning af de Kvantiteter, som skulle forsendes videre til andet Land, eller som ere bestemte til efter undergaaet Forarbejdning atter at udføres, androg til en samlet Værdi af 2 730 643 fr. i 1890 eller 358 710 fr. mere end i 1889.

Som bekjendt tilstedes der undertiden til Frankrige toldfri Indførsel af Jern (admission temporaire), som efter at være bleven forarbejdet atter skal exporteres. Ifølge den nye spanske Toldlovgivning kan herefter Begunstigelsen af „admission temporaire“ ikke bevilges til Industridrivende i Landet uden i Kraft af Lov, efterat man i Sagen har indhentet Udtalelse fra „le comité consultatif des arts et manufactures“, i Stedet for at tidligere Bemyndigelse hertil indehavdes af Regjeringen. Imidlertid ere de forhen i denne Henseende gjældende Bestemmelser blevne bibeholdt i den nye Toldlov, blandt andet for Metaller, hvorfor den betydelige Lettelse, som den toldfrie Indførsel medfører, naar det gjælder Transaktioner angaaende Jern paa det franske Marked ogsaa for Fremtiden staar vore Exportører aaben.

Med Hensyn til det Regime, som i Henhold til den nye Toldtarif er gjældende i Frankrige, kan i Almindelighed siges, at de nuværende Forhold ikke stille sig ugunstig for en fortsat Import af nævnte Produkter.

Toldsatserne paa Jern ere nemlig paa faa Undtagelser nær de samme i den nugældende „tarif minimum“, som i den gamle „tarif conventionel“, medens paa den anden Side Tolden paa Staalprodukter i flere Tilfælde er ikke ubetydelig nedsat, idet disse nu henføres under samme Kategorie, som de tilsvarende Artikler af Jern, hvorhos det desuden er bestemt, at de specifikke Toldsatser paa Staal ikke maa anvendes uden paa Produkter, der ere modtagelige for Hærdning. Særskilt turde dog bemærkes, at Afgiften paa fint Værktøjsstaal er forhøjet fra 9 til 15 fr. pr. 100 kg.

Værdien af Indførselen til Frankrige i de tre sidste Aar af Metalarbejder i „commerce spécial“ var følgende:

	1891.	1890	1889.
Knive, smedede . . . . .	598 000 fr.	641 000 fr.	553 000 fr.
Værktøji og andre Metalarbejder	28 107 000 -	28 011 000 -	22 670 000 -

I Aaret 1890 findes i den franske Statistik antegnet følgende Import fra de forenede Riger af Metalarbeider i commerce special: Ikke specificerede Maskiner fra Sverige 18 671 kg., Spiger, Søm, Skruer og Bolter fra Norge 1 481 624 kg., fra Sverige 49 229 kg.

Desuden synes det at fortjene at omtales, at der fra Norge i nævnte Aar ankom Bijouterivarer i Sølv til en Kvantitet af 46 170 gr.

Den Artikel inden denne Vareklasse, der har vist sig være af den største Betydning for de forenede Rigers Export til Frankrige, og da særlig Norges, er Hesteskosøm. Denne Artikel er i den nye franske Lov opført under en egen Rubrik med en Told efter Minimaltarifen af 15 fr. pr. 100 Kg., medens Tolden efter den ældre „tarif conventionel“ kun var 8 fr. for maskinsmedet og 12 fr. for haandsmedet Vare. Da det er bleven anseet tvivlsomt, hvorvidt en saa høi Afgift kunde tilstede en fortsat Import af Produktet, har en Fabrik i Kristiania oprettet en Filial i Duclair, i Nærheden af Rouen, for, saavidt bekendt, kun at fabrikere Hesteskosøm af Metal, der hentes fra Norden. Dette Etablissement begyndte sin Virksomhed i Slutningen af 1891 og skal sysselsætte omkring 60 Arbeidere af begge Kjøn. De forenede Rigers Viceconsul i Rouen har imidlertid meddelt, at den forhøiede Told ikke hindrer, at fremdeles Import af norsk Hesteskosøm finder Sted til Frankrige, idet der nemlig ved den regelmæssige Dampskibsfart mellem Kristiania og Rouen i Februar og Marts Maaneder d. A. til sidstnævnte Plads er ankommet 1 494 Kasser, indeholdende 83 127 kg. Søm. Vicekonsulen tillægger, at dette Produkt er kjendt og efterspurgt i hele Frankrige, hvorfor det er at haabe, at ikke noget betydeligere Afbræk skal forvoldes for Produktets Afsætning ved det forandrede Toldsystem.

Af Knive fra Sverige foregaar fremdeles en vis Import til Frankrige, og det er troligt, at der heri for Fremtiden ikke kommer til at opstaa nogen Forandring, da Toldafgifterne paa dette Fabrikat overhovedet ere de samme, som under de gamle Regimer. Det er dog hidtil ikke lykket at istandbringe nogen større Afsætning, ihvorvel det kan nævnes, at Jernvarehandlere i Havre stadig holde Barbér- og Foldeknive fra Eskilstuna paa Lager.

Som Importartikler fra de forenede Riger kunne sluttelig nævnes Malm, Is, Porcelænsler, Gadestene og Brynestene. Indførselen af sidstnævnte Produkt, der hidtil har været toldfri, turde for Fremtiden i nogen Grad komme til at hæmmes ved den nu fastsatte Toldafgift, der efter „tarif minimum“ udgjør for uforarbejdet Brynsten 4 fr. og for skaarne 15 fr. for 10 kg. Ogsaa for Gadestene er fastsat en Afgift, der i Minimaltarifen dog ikke er høiere end 10 Centimes for 100 kg. Malm, Is og Porcelænslere er fremdeles toldfrit.

Hvad særskilt betræffer Indførselen fra de forenede Riger til Bordeaux, har man fra det derværende Vicekonsulat erholdt nedenstaaende Meddelelse, som ogsaa omfatter Indførselen til Pladsen i sin Helhed:

Jern og Staal. Indførselen af Jern, der i de sidste Aar har aftaget og i Aaret 1891 androg til 1 505 367 kg., steg ifjor til 3 678 823 kg., hvoraf 2 400 577 kg. kom fra Sverige, mod 1 255 000 kg. Aaret forud, fra England 637 130 kg. og fra andre Lande 641 115 kg. Ogsaa Importen af Staal, der i den sidste Tid havde mindsket, steg ifjor til 233 497 kg, mod 104 350 kg. i 1890, heraf skibedes fra Sverige 87 154 kg., mod 51 400 kg., det foregaende Aar, fra England 20 218 kg. og fra andre Lande 126 125 kg.

Trælaster. Heraf importeredes 56 466 P. Std. af hvilken Kvantitet 46 535 Std. kom fra Havne i de forenede Riger, Finland og det egentlige Rusland. Af norsk Last indførtes 2 543 Std., medens der fra Sverige og Finland ankom respektive 20 679 og 14 955 Std., samt fra Rusland 8 358

Std. Den samlede Indførsel, der i Aaret 1890 ei gik op til mere end 29 674 Std., viser saaledes en Forøgelse af 26 792 Std. eller 47.4 % for sidste Aars Vedkommende. Exporten af høvlede Bord til herværende Plads er fremdeles ubetydelig, ihvorvel den ifjor havde en noget større Udstrækning end det foregaaende Aar og udgjorde 3 586 310 kg. eller omtrent 1 793 Std., mod 2 200 000 kg. i 1890. Foruden nordisk Last importeredes 6 411 Std. Gran fra New-Brunswick samt 2 635 Std. fra amerikanske Pitchpine-Havne.

Træmasse. Af denne Vare indførtes ifjor 6 561 589 kg., mod 5 482 000 kg. i 1890. Tilførselen fra Norge stiller sig omtrent lige stor i begge Aar, medens en betydelig Forøgelse viser sig i Exporten fra Sverige, nemlig fra 728 000 kg. 1890 til 1 855 100 kg. i 1891 eller 154.8 %. Fra andre Lande importeredes tilsammen 536 521 kg.

Is. Heraf indkom blot en Ladning paa 350 Tons fra Kragerø.

Spiger og Søm. I Aaret 1891 indførtes af denne Artikel 344 036 kg., deraf fra Norge 200 500 kg., mod 218 300 kg. af foregaaende Aars Import, der tilsammen udgjorde 522 160 kg. Indførselen fra Norge bestod kun af Hestekosøm.

Torskerogn. Af denne Artikel indførtes 1890 182 116 kg., hvoraf 124 400 kg. fra Norge, fra hvilket Land ingen Forsendelse ankom ifor, da Importen androg til 155 980 kg.

Klipfisk. Indførselen heraf gik ifjor ned fra 154 600 kg. 1890 til 783 kg.

Havre. Importen af denne Vare, der i 1889 udgjorde 14 410 300 kg., gik det følgende Aar ned til 9 007 400 kg, og formindskedes ifjor til 1 751 600 kg., hvoraf 540 200 kg. fra Sverige.

Gadestene. Heraf indførtes 59 600 quintaux métriques mod 35 580 i 1890 (1 quintaux métrique = 100 kg.). Belgien er fremdeles det Land, hvorfra denne Export for den største Del finder Sted.

Tjære. Importen heraf androg til 10 541 118 kg., mod 7 500 000 kg. i 1890.

Huder og Skind. Indførselen heraf, der i 1890 gik ned til 17 606 562 kg, hvoraf 14 974 kg. fra Norge og 2 378 kg. fra Sverige, forøgedes i det sidstledne Aar til 19 691 984 kg., medens Indførselen fra Norge formindskedes til 7 704 og Importen fra Sverige ganske ophørte.

Hval- og Torskeleverolie. I Aaret 1891 importeredes heraf 184 684 kg., hvoraf 8 336 kg. fra Norge mod i 1890 respektive 143 386 kg. og 47 020 kg., saaledes udvisende en Formindskelse i Exporten fra Norge af 38 684 kg. eller 12.3 %

Øl. Ved Sammenligning med 1890 viser det sig, at sidstledne Aars Tilførsel af denne Vare stiller sig omtrent lige, nemlig med 515 591 Liter, mod 500 302 Liter førstnævnte Aar. Nederlandene og England ere de Lande, fra hvilke den største Export har fundet Sted. Fra Norge indførtes 1890 4 343 Liter og ifjor 3 014 Liter, samt fra Sverige i samme Tidsrum respektive 3 008 og 76 Liter.

Sprit. Heraf har Importen i de sidste Aar været i stadigt Aftagende og andrager ifjor kun til 64 435 Liter mod 233 400 Liter 1890 og 310 500 Liter 1889. Fra Norge indførtes i den tilsvarende Tid respektive 2 048, 47 271, 30 200 Liter, udvisende saaledes for Fjoraarets Vedkommende en Formindskelse af 74.3 %, sammenlignet med 1890“.

Hele den direkte Indførsel fra Norge til Frankrige i „commerce spécial“ gik i 1890 op til en Værdi af 26 984 969 fr., mod 31 127 105 fr. det foregaaende Aar, og saaledes er der for 1890's Vedkommende opstaaet en For-

mindskelse af 4 142 136 fr. eller 13.3 %. Ligeledes er der i Indførselen i „commerce général“ indtraadt Tilbagegang, idet Værdien af Importen i 1890 ikke naaede et høiere Tal end 27 340 325 fr. mod 31 368 372 fr. i 1889. Formindskelsen var saaledes 4 028 047 fr. eller 12.8 %.

Hvad Totalimporten fra Sverige til Frankrige i „commerce spécial“ angaar, saa var dens Værdi i 1890 45 897 629 fr. mod 45 471 566 fr. i 1889, udvisende saaledes for førstnævnte Aar en Tilvæxt af 426 063 fr. eller 0.9 %.

Indførselen i „commerce général“ udgjorde 47 323 022 fr. mod en Værdi i 1889 af 46 601 760 fr., angivende en Forøgelse af 721 262 fr. eller 1.5 %.

Den Vareudførsel, der foregaar til de forenede Riger fra Frankrige omfatter en Mangfoldighed af Artikler, blandt hvilke de vigtigste turde være Vin og Brændevin. Om denne Export, der fornemmelig finder Sted over Bordeaux, er der fra Vicekonsulatet dersteds bleven indberettet følgende:

„Udførselen af Vin fra herværende Havn har ifjor været noget mindre end i de foregaaende Aar og androg til 86 124 256 Liter, hvoraf 78 785 268 Liter paa Fad og 7 338 988 Liter paa Flasker, mod en Export i 1890 af 96 754 874 Liter paa Fad og 8 126 825 Liter paa Flasker, eller tilsammen 104 881 699 Liter.

Af disse Kvanta exporteredes til de forenede Riger:

	1891.	1890.
Til Norge paa Fad . . . . .	659 621 l.	469 838 l.
„ — - Flasker . . . . .	80 635 l.	60 293 l.
Tilsammen	740 256 l.	530 131 l.
Til Sverige paa Fad . . . . .	936 325 l.	487 253 l.
„ — - Flasker . . . . .	303 765 l.	190 478 l.
Tilsammen	1 240 090 l.	677 731 l.

Af Druebrændevin exporteredes ifjor 5 708 857 Liter nemlig 3 854 447 Liter paa Fad og 1 854 110 Liter paa Flasker, mod tilsammen 6 446 216 l. i 1890, hvoraf 3 995 099 Liter paa Fad og 2 451 117 Liter paa Flasker.

Heraf indførtes:

	1891.	1890.
Til Norge paa Fad . . . . .	270 903 l.	237 229 l.
„ — - Flasker . . . . .	11 992 l.	12 291 l.
Tilsammen	282 895 l.	249 520 l.
Til Sverige paa Fad . . . . .	570 196 l.	389 411 l.
„ — - Flasker . . . . .	35 992 l.	39 623 l.
Tilsammen	606 188 l.	429 034 l.

For Norges Vedkommende kan specielt bemærkes, at dets største Import fra Frankrige i 1890 og 1889 udgjordes af saltet Smør.

Hele Udførselen fra Frankrige til Norge udgjorde i 1890 i „commerce général“ 8 430 333 fr., mod 7 791 257 i 1889, medens der til Sverige fra samme Land importeredes i 1890 for 10 078 124 fr., mod 11 386 286 fr. i 1889. Sammenlignes de anførte Resultater for begge de nævnte Aar, befindes den franske Udførsel til Norge at have voxet med 639 076 fr., medens Udførselen til Sverige er aftaget med 1 308 162 fr.

Værdien af Frankriges Handelsomsætning i sin Helhed udgjorde i 1891 i Forhold til det nærmest foregaaende Aar:

## Indførsel:

	1891.	1890.
	fr.	fr.
Fødevarer . . . . .	1 592 812 000	1 423 509 000
Raastoffe . . . . .	2 533 160 000	2 275 117 000
Fabrikstoffs . . . . .	655 728 000	606 892 000
Andre Artikler . . . . .	139 659 000	131 390 000
Tilsammen	4 921 359 000	4 436 908 000

## Udførsel:

	1891	1890.
	fr.	fr.
Fødevarer . . . . .	797 486 000	838 831 000
Raastoffe . . . . .	779 055 000	779 239 000
Fabrikstoffs . . . . .	1 816 933 000	1 918 300 000
Andre Artikler . . . . .	233 642 000	217 088 000
Tilsammen	3 627 116 000	3 753 458 000

I Sammenligning med Vareomsætningen i 1890 er der saaledes ifjor opstaaet en Forøgelse i Indførselen af 484 451 000 fr. og en Nedgang i Udførselen af 126 342 000 fr. Forøgelsen i Indførselen var selvfølgelig en given Følge af den forventede Forandring i Toldsystemet, hvorimod den samtidigt indtraadte Reduktion i Exporten turde være mindre let at forklare, ligesom den antagelig ikke har været forudseet. Iaar have imidlertid saavel Industri-drivende som Kjøbmænd i Frankrige store Lagre i Beredskab af udenlandske Raastoffs og Fabrikata, hvoraf det er Meningens at drage Fordel, naar Priserne ved Toldens Indflydelse ere behørigen drevne i Veiret.

Med Hensyn til de særskilte Indførselsartikler kan bemærkes, at blandt Fødevarer er den største Tilvæxt i Importen observeret for Korn og Mels Vedkommende paa Grund af den daarlige Høst i Frankrige, paa samme Tid som en væsentlig Forøgelse er opstaaet i Indførselen af Vin, særlig fra Spanien. Som Artikler, af hvilke ligeledes Importen i 1891 er tiltagen, kunne nævnes Sukker, Kaffe, Kjød, Smør og Ost, medens paa den anden Side Bordfrugter, Bofæ og Talg er indkomne i mindre Kvantiteter. Forøgelsen inden denne Varekategori har i det Hele i 1891 i Sammenligning med 1890 beløbet sig til omtrent 169 Millioner fr.

Af Raastoffs er i 1891 indført for en Værdi af 258 Millioner fr. mere end i 1890. Denne Forøgelse har fornemmelig gjort sig gjældende for Artiklerne Uld, Silke, Bomuld, Oliefrø og Trælast, medens nogen Formindskelse er observeret for, blandt Andet, Lin, Huder og Indigos Vedkommende.

Hvad sluttelig Fabrikata angaar, maa nævnes, at næsten alle Artikler inden denne Vareklasse i Aaret 1891 var Gjenstand for en forøget Indførsel, der tilsammen med omtrent 49 Millioner fr. overstiger Importen i 1890. De mest begunstigede Artikler have været Traad og Tøier af Uld, Silketøier, Bomuldstøier, Pap og Papir, Maskiner, Møbler og Træarbeider. Kun for Chemikalier og Jernskibes Vedkommende har en formindsket Indførsel fundet Sted.

Hvad Exporten betræffer, kan anføres, at Formindskelse heri ifjor kan noteres for alle Vareklasser. Blandt Fødevarer har der dog fundet nogen Forøgelse Sted for Kornvarer samt Rod- og Bælgfrugter, medens alle andre Artikler

inden samme Kategori ere befundne i større eller mindre Grad at være gaaede tilbage. Særskilt har dette været Tilfælde med Vin, hvilket man fornemmelig tilskriver Finantskrisen i Sydamerika, men Udførselen er derhos ogsaa betydelig aftaget af Smør, Sukker, Bofæ, Fisk og Bordfrugter m. m.

Betræffende Raastoffe er Udførselen i 1891 bleven reduceret for Jern, Staal og HudersVedkommende, samt for Sædekorn og Heste, hvorimod nogen Forøgelse har fundet Sted for Kobber, Olie, Uld, Oliekager m. m. For denne Vareklasse har forøvrigt Forskjellen i Exporten i de to sidste Aar været mindst mærkbar.

Derimod har Tilbagegangen i Export været af særdeles stor Betydning for de franske Manufakturvareartikler. Blandt alle Fabrikata have nemlig kun tre udvist en noget forøget Export, nemlig Papir, Chemikalier og Farvetræextrakt, medens saa godt som alle andre Artikler ere gaaede tilbage. Mest har dette været Tilfældet med vævede Tøier og Læderarbejder ligesom Beklædningsartikler samt Møbler og Modesager. I det Hele har Nedgangen i Udførselen af franske Industriprodukter udgjort 101 367 000 fr., hvilket svarer til 5.5 % af samtlige de udførte Fabrikatas Totalværdi.

Daniel Danielsson.

## Alexandria.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. £.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen . . . . .	1	1 294	-	-	1	1 294	-	-	1 240
” Sverige til Hovedstationen . . . . .	3	2 920	-	-	3	2 920	-	-	3 683
” andre Lande til Hovedstationen . . . . .	21	26 464	2	3 020	23	29 484	-	-	18 434
” andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . . . .	4	4 072	-	-	4	4 072	-	-	2 645
Ialt	29	34 750	2	3 020	31	37 770	31	37 770	26 002
II. Afgaaede.									
Til andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	11	14 190	17	21 251	28	35 441	-	-	10 932
” andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . . . . .	-	-	4	4 072	4	4 072	-	-	-
Ialt	11	14 190	21	26 323	32	39 513	32	39 513	10 932

Erlagt Konsulatafgift af norske Skibe ved Hovedst. £ 123. 18. 4, ved Vicekonsulst. £ 12. 8. 0, hvoraf tilfaldt Generalk. £ 6. 4. 5 $\frac{1}{2}$ . Af svenske

Skibe ved Hovedst. £ 26. 1. 10, ved Vicekosulst. £ 12. 8. 1, hvoraf tilfaldt Generalk. £ 6. 4. 5½. Ialt tilfaldt Generalk. £ 162. 8. 8.

Et Dampskib, dr. 1866 Tons anløb Suez.

Af svenske Skibe ankom 11, dr. 11 268 Tons.

---

*Aarsberetning dateret 23 April 1892.*

Distriktet besøgte i Aarets Løb af 33 norske Dampskibe, dr. 40 443 Tons og 11 svenske dr. 11 268 Tons, ialt 44. Den norske Skibsfart, der i de 4 sidste Aar har været i stadig Tiltagende, udviser ogsaa for 1891 en betydelig Forøgelse. Den udgjorde i 1890 19 Skibe, dr. 20 486 Tons, i 1889 13 Skibe, dr. 14 497 Tons og i 1888 kun 8 Skibe, dr. 9 938 Tons. Af de ankomne norske og svenske Dampskibe ankom 39 med Ladning og 3 i Ballast, hvorimod af de afgaaede Skibe 18 nødsagedes til at gaa i Ballast, fordetmeste til nærliggende Havne. De hidførte Ladninger bestod hovedsagelig af Stenkul fra England; forøvrigt kom 2 svenske og 4 norske Dampskibe med Trælast fra Norden og 5 Fartøier med Trælast fra Donaudistrikterne; 3 medførte Petroleum fra Batum og 5 Maskiner og Bygningsmaterialer fra Marseille. For de afgaaende Fartøiers Vedkommende bestod Ladningerne for den største Del af Bomuldsfrø, men ogsaa af Hvede, Byg og Bønner, alt til England med Undtagelse af en Ladning Hvede til Antwerpen. Af ovennævnte Fartøier ankom 10 til Port Said. Den øvrige Skibsfart var paa Hovedstationen med Undtagelse af at der til Suez kom et norsk Fartøj for at reparere.

De optjente Bruttofragter var af norske Skibe ankomne til Alexandria £ 23 357, til Port Said £ 2 645 og afgaaede fra Alexandria £ 10 932, ialt £ 36 934. Et norsk Skib havde Tidsbefragtning for 3 Aar med Trælast fra Donaulandene med Betaling for hver Reise efter god gennemsnitlig Fragtsats.

Fragterne har været noget lavere end i 1890 nemlig for Træ fra Sverige mellem 65 og 74 frs. pr. Std. og fra Galatz 40 sh. pr. Std., Stenkul fra England mellem 6 sh. og 9 sh. 9 d pr. Ton, Petroleum fra Batum fr. 0,75 pr. Kasse, indeholdende 2 Blikkar paa 20 Liter hver, Bomuldsfrø til England fra 6 sh. i Begyndelsen til 12 sh. 6 d i Slutningen af Aaret pr. Ton, Hvede og Byg til England mellem 1 sh. 3 d og 3 sh. pr. Quarter.

I 1891 besøgte Alexandrias Havn ialt af 1 252 Dampskibe, dr. 1 682 976 Tons og 911 Seilskibe, dr. 124 741 Tons, tilsammen 2 163 Fartøier, dr. 1 807 717 Tons. I 1881 før Urolighederne var de tilsvarende Tal 1 074 Dampskibe, dr. 1 068 104 Tons og 1 291 Seilskibe, dr. 179 803 Tons, ialt 2 365 Fartøier, dr. 1 247 907 T. Tonantallet er saaledes forøget med 614 872 Tons for Dampskibenes, men derimod formindsket med 55 062 Tons for Seilskibenes Vedkommende, altsaa i det Hele en Forøgelse af 559 810 Tons. Skibenes Antal er derimod aftaget med 202. Seilfartøierne, som i Almindelighed er meget smaa, forsvinder mere og mere fra disse Farvande. Skibsfarten paa Alexandria finder sig, hvad Dampskibstrafiken angaar, i stadig Udvikling; Halvdelen af denne Trafik besørges af England. De forskjellige Nationers Flag var nemlig repræsenterede paa følgende Maade: 647 engelske Dampskibe, dr. 858 437 T., 130 franske, dr. 276 227 T., 104 østerrigske, dr. 153 299 T., 148 tyrkiske og ægyptiske, dr. 133 979 T., 72 russiske, dr.



107 970 Tons, 88 italienske, dr. 83 184 T. Først i syvende Række kommer de forenede Riger med, som ovenfor nævnt, 34, dr. 43 933 T. De tyske udgjorde kun 7, dr. 9 578 T. og de danske 5, dr. 4 939 T. Paa Ægyptens øvrige vigtigere Havne, Port Said og Suez, har Skibsfarten ligeledes tiltaget betydelig, navnlig hvad Port Said angaar. Skibsfarten paa sidstnævnte Havn optages næsten udelukkende af engelske Fartøier. I Suez var derimod de italienske Fartøier de talrigste.

Arbejderne med Udvidelsen af Havneindløbet til Alexandria gennem Udgravning af en 300 Fod bred og 30 Fod dyb Kanal, der i Følge Kontrakten med det engelske Firma, der har paataget sig sammes Udførelse, burde have været færdige i Juni sidstleden, har endnu ikke naaet sin Fuldførelse. Streiker i England har forsinket Leveringen af Muddermaskiner; de Maskiner, som først sendtes, viste sig at være for svage, og Arbejdet var forbundet med større Vanskeligheder, end man havde ventet. Man imødeser med Spænding Arbejdets Fuldførelse, thi de større dybgaende Skibe kan under de nuværende Forhold i haardt Veir ikke løbe ind i Havnen, men maa holde sig i aaben Sø til det stilner af, medmindre de foretrækker at gaa ind til Port Said, som det af og til er hændt. De halve Omkostninger ved Kanalarbejdet skal bæres af Skibsfarten, ifølge Overenskomst med de interesserede Magter. Naar Kanalen bliver færdig, skal der saaledes oppebæres en Afgift af 5 Paras pr. T. af hvert Handelsfartøj, saavel ved Ind- som ved Udgaende. Lodsafgiften kommer derimod til at ophæves. De Afgifter, som forøvrigt er paalagt Skibsfarten, ansees for byrdefulde og har foranlediget gjentagne Klager fra de store Dampskibsselskaber, som underholder mere eller mindre regelmæssige Ruter paa Alexandria. Afgifterne er følgende, Ton beregnet efter Suezkanal-maalbreve: 1) Tonnageafgift ved saavel Ind- som Udgaende for lastet Fartøj  $1\frac{1}{2}$  Piaster\*) pr. Ton, og for Fartøj i Ballast 30 Paras pr. Ton; 2) Fyrafgift ved Indgaende af Fartøier kommende fra Middelhavet 30 Paras pr. Ton indtil 800 og 15 Paras for hver Ton, hvormed Fartøjets Drægtighed overstiger 800; for Fartøier, kommende fra det Røde Hav eller passerende Suezkanalen 2 Piaster pr. Ton samt 1 Piaster for hver Ton over 800; 3) Kaiafgift 2 Piaster pr. Meter af Kaiens Længde pr. Dag; 4) Lodspenge 160 Piaster for Ind- eller Udgaende; for Fartøier med mere end 24 Fods Dybgaende Extraafgift af 80 Piaster for særskilt Lods. Disse Afgifter indbringer store Overskud, som efter Selskabernes Mening ikke staar i Forhold til, hvad der gjøres for Skibsfartens Bekvemmelighed. I Budgettet for 1892 er Indtægterne af Alexandrias Havn (deri indbefattet Kaiafgifter af indtagne og udlossede Varer efter en vis % af deres Værdi samt hvad Leie af Materiel m. m. indbringer) beregnede til 115 000 £ E, Udgifterne til kun 23 000, hvilket altsaa giver et Overskud af 92 000 £ E. Fyrafgifterne beregnes at skulle overstige Fyrvæsenets Udgifter med 73 000 £ E, thi Afgifterne ventes at indbringe 100 000 £ E, medens Udgifterne kun anslaaes til 27 000. Overskuddene er bestemt at skulle anvendes til Betaling af Statsgjælden; men Selskaberne finder Bidragene for store og trykkende, hvorfor de har anmodet Magternes Repræsentanter om at søge at virke for en Nedsættelse af Fyrafgifterne og Havnepengene i Alexandria til det Halve. Spørgsmaalet har været behandlet af det herværende diplomatiske Korps, paa hvis Hensigten den ægyptiske Regering har svaret med et Forslag, som kommer til at underkastes de euro-

\*) Et ægyptisk Pund (£ E) = 100 Piaster, 1 Piaster = 40 Paras eller 10 millièmes.

pæiske Magters Godkjendelse, og som gaar ud paa at tilstaa en Nedsættelse af de ovennævnte Afgifter af 25 % paa det udtrykkelige Vilkaar, at Magterne giver sit Samtykke til at den aarlige Besparelse af 315 000 £ E, som er blevet en Følge af Statsgjældens Konvertering, anvendes til Udjevning af Grundskatterne. Desuden skulde den ægyptiske Regjering give sit Samtykke til at der af de indflydende Fyrafgifter anvendtes en bestemt Sum (40 000 £ E) til Opførelse af nye Fyre eller til en yderligere Formindskelse af Afgifterne.

Suezkanalen passeredes i 1891 ialt af 4 207 Skibe med en samlet Netto-drægtighed af 8 698 777 Tons efter de særskilte Maalebrevne for Kanalen. Deraf var 3 217 engelske, 318 tyske, 171 franske, 147 nederlandske, 116 italienske, 51 østerrigsk-ungarske, 55 norske, 28 spanske, 29 portugisiske, 40 tyrkiske, 21 russiske, 6 japanesiske, 5 græske, 1 dansk, 1 amerikansk og 1 ægyptisk. Antallet af norske Skibe var i 1881 kun 10, dr. 12 941 Tons. Ladningerne af de norske Fartøier, der passerede Kanalen fra Middelhavet bestod af Stenkul for 9 Fartøiers Vedkommende fra England, Petroleum for 10, nemlig 1 fra Philadelphia og 9 fra Batum, og Stykgods for 8 fra Blyth, Liverpool, Odessa, Marseille, Cronstadt og New-York. Paa Veien nordover medførte 13 norske Skibe Ris fra Rangoon, Akyab, Bangkok, Hiogo, Bassein, Nankow og Saigon, 6 var lastede med Sukker fra Java, Samarang og Batavia, 2 med Frø fra Kurrachee og Binslipatam samt 6 med Stykgods fra Sydney, Pondichery, Bassorah, Rangoon, Hoilo og Kurrachee. Af de norske Skibe gik blot et i Ballast fra Alexandria til Colombo.

Den betydelige Transport af Petroleum fra Philadelphia og Batum til Indien og Orienten gennem Suezkanalen har hidtil gaaet for sig i hermetiske firkantede Blikkar paa 20 Liter, indpakkede to og to i Trækasser. De russiske Petroleumexportører og Befragtere vilde imidlertid forsøge Transport i Tankdampskibe. Da saadanne Fartøier aldrig havde vist sig i Kanalen, vilde de paa Forhaand forvise sig om, hvorvidt Kanalselskabet vilde tillade deres Passerende gennem Kanalen og de indsendte da til dets Bestyrelse en Forespørgsel om, paa hvilke Vilkaar saadan Transport kunde finde Sted. Selskabet lod anstille en teknisk Undersøgelse af Spørgsmaalet, og Resultatet af samme blev, at der i Begyndelsen af indeværende Aar udfærdigedes et Reglement vedkommende den omhandlede Transport, hvilket Reglement dog kun er givet som provisorisk. Tilladelsen af denne Transportmaade har fremkaldt en Storm af Protester fra Amerika og England. Amerikanerne ser i dette Skridt en Mulighed for Russerne til endnu mere at slaa ned Priserne paa den allerede betydelig billigere russiske Vare. I England frygter Blikkenslagerne i Wales, at Tilvirkningen af Petroleumblikkar skal ophøre; de som allerede eier Tankskibe finder, at disse ikke kan optræde i Konkurrencen, da de ikke ere byggede overensstemmende med Reglementet, og de ser sig ikke gjerne nødsagede til at bekoste Forandring af sine Skibe. Og endelig slutter sig til de misfornøiede den store Masse af engelske Skibsredere, som dels frygter ikke mere at kunne faa sine Skibe befragtede til Transport af Petroleum i Kasser, dels mener, at den nye Transportmaade er forbundet med utallige Farer for hele Skibsfarten i Kanalen. Foruden disse Grunde af rent økonomisk Natur, søgte man ogsaa i politiske Hensyn at finde Indvendinger mod det nye Reglement, og saa endelig fremkom den Paastand, at Kanalselskabet ikke havde lovlig Adgang til paa egen Haand, uden at henvende sig til de interesserede Magter, at udfærdige Reglementer, hvorved der gjøres Forskjel med Hensyn til Ladningens Beskaffenhed, Tankskibe, der ikke er byggede overensstemmende med Reglementet, udelukkes fra Farten paa Kanalen og der indføres Forandring i Afgifterne ved at paalægge Tankfartøierne den Pligt at være ledsagede af særegent konstruerede Tank-

bugserbaade til Oliens hurtige Oppumpning m. m. Det var Meningen, at Reglementet skulde træde i Kraft den 1ste Juli førstkommende. Der staar nu tilbage at se, hvad Resultatet kan blive af de energiske Protester mod Reglementet, som er blevne reist i England. Dette Spørgsmaal berører ogsaa, om end i mindre Grad, den norske Skibsfarts Interesser paa Suezkanalen.

Indførselen til Ægypten udgjorde i 1891 en Værdi af £ E\*) 8 650 111. Værdien af Udførselen udgjorde £ E 13 871 698 og oversteg saaledes Indførselen med £ E 5 221 587. Disse Tal er de største saavel Ind- som Udførselen har naaet i de sidste 20 Aar. De Artikler, som hovedsagelig er Gjenstand for Udførsel fra Ægypten, er Bomuld, Bomuldsfrø, Bønner, Hvede, Mais, Ris, Byg, Lindser, Sukker af Rør, Huder samt Uld. De betydeligste Importartikler er Stoffe af Bomuld, Uld og Silke, færdigt Linned, færdige Klæder, Bomuldstraad, Jern og Staal, Maskiner samt Maskindele, Bygningstræ og andet uforarbejdet Træ, Stenkul, friske og tørrede Frugter, Mel, Vin, levende Kvæg, Kaffe samt Tobak. Af de Artikler, som skulde kunne være Gjenstand for Udførsel fra de forenede Riger, indførtes for følgende Værdier: Smør £ E 44 261, Ost 65 409, Kjød og Fisk, saltet, røget eller konserveret 53 160, Lys 34 028, Øl 57 868, Papir 62 642, Møbler af Træ 66 744, Lokomotiler 34 849, Pumpeværk 6 835, andre Maskiner eller Maskindele 108 338.

Indførselen er steget for Varerne Smør, Ost, Kjød og Fisk, Øl, Papir samt Møbler af Træ, men formindsket for de øvrige. Hvorvidt nogen Del af disse Artikler virkelig kommer fra de forenede Riger over England eller Belgien kan (undtagen for Øl, hvorom mere nedenfor) ikke oplyses, men er desværre lidet sandsynligt. Tolddirektionens Opfordringer til Importørerne om rigtig at opgive Varernes Oprindelse forbliver som oftest upaaagtede.

De Varer, som i 1891 er blevne indførte direkte til Ægypten fra de forenede Riger, henføres til Rubrikerne Træ og Jern. Angaaende Trævarer bemærkes følgende: Indførselen i 1891 af Bygningstømmer ligesom af andre uforarbejdede Trævarer var betydelig større end nogensinde før. I Fømaaret 1884--1888 udgjorde Indførselen, ifølge det ægyptiske Toldvæsens Statistik, gennemsnitlig pr. Aar £ E 306 108 og forrige Aar gik den op til ikke mindre end £ E 432 529, hvilket er £ E 77 572 mere end i 1890 og £ E 143 989 mere end i 1889. Denne Forøgelse gjælder Indførselen fra alle træproducerende Lande og næsten ethvert Slags Trævarer. Værdien af det fra Sverige i 1890 indførte Træ udgjorde 52 104 £ E; fra Norge fandt ingen Import Sted i det Aar; men i 1891 kunde Træindførselen fra de forenede Riger ansættes til 62 865 £ E, det højeste Tal, den hidtil har naaet. Fra de øvrige træexporterende Lande stillede Værdien af Importen sig som følger:

	Østerrige-Ungarn.	Rusland.	Tyrkiet.	Rumæniën.
i 1891 . . . .	106 448	61 510	66 294	56 124
mod i 1890 . . . .	101 242	58 497	28 051	47 465

Foruden fra de forenede Riger har saaledes Indførselen steget mest for Tyrkiets og Rumæniens Vedkommende. Har Værditallene saaledes øget, har dette i endnu højere Grad været Tilfældet med Kvantiteterne af det fra de forenede Riger indførte Træ. I 1891 udgjorde nemlig Indførselen fra de forenede Riger 7 470 P. Std. mod 4 589 P. St. i 1890. Denne Forøgelse har ikke i nogen nævneværdig Grad omfattet saget Trælast, hvoraf der det ene Aar efter

\*) 1 £ E = frs. 25 92.

det andet indføres omtrent samme Kvantiteter. Saaledes opgik forrige Aar de indførte sagede Trævarer, Planker, Bord, Battens og „floorings“ til 3740 Std. De lave Priser ved Tiden for Indkjøbet af de forrige Aar skibede Trævarer kunde saaledes ikke synderlig forøge deres Anvendelse her. De Trævarer, af hvilke Indførselen i saa høi Grad har tiltaget, er derimod Sparrer samt smalere firhugget Træ, Lægter af Gran, Spirer, Stolper og Pæle. I det Indre af Landet forbruges med hvert Aar større og større Kvantiteter smalere firhugget Tømmer, som anvendes til Tagbjelker, s. k. „Filari“. Den lavere Befolknings økonomiske Stilling bliver nemlig stadig bedre, saa at Fellaherne kan opgive sine Huler af Nildynd og bygge sig Boliger af Tegl med flade Tag hvilende paa et Underlag af Træ. Det omhandlede Tømmer, holdende Dimensionerne  $3 \times 3$ ,  $3 \times 4$ ,  $4 \times 4$ ,  $4 \times 5$ , er hidtil hovedsagelig blevet indført fra Havnene ved det adriatiske Hav og fra Donaudistrikterne. I 1885 gjorde den største Trælastimportør i Alexandria, G. Stagni, et Forsøg med at indføre flere Ladninger deraf fra Norge, ialt ca. 93 000 Stykker. Han fandt dog ikke sin Fordel i at fortsætte med denne Indførsel fra Norge. Paa Grund af de ualmindelig lave Fragter, besluttede han sig i 1890 til paany at bestille det omhandlede Tømmer fra Norden, men denne Gang henvendte han sig til Sverige, hvis Tømmer han fandt holdt bedre Firkanten, medens det norske var mindre dybt afskaaret og følgerigt mere rundt. Forrige Aar fortsatte han med denne Import fra Sverige og forøgede den i betydelig Grad. Et andet respektabelt Firma, S. Karam & Frères, fulgte det givne Exempel at benytte de daarlige Fragtkonjunkturer til at forskrive nordisk Trælast, men dette Firma forsynede sig fra Norge. De i 1891 saaledes indførte Mængder af Bjelker, Sparrer, Spirer samt Pæle udgjorde 3 730 Stds., hvoraf 3 250 fra Sverige og 480 fra Norge.

For sidstnævnte Slags Trævarer betaltes ca. 183 frc. pr. Std. af 159 østerrigske Kubikfod franco Alexandria, medens der for saget Træ beholdtes gennemsnitlig ca. 300 frs. pr. St. Petersbg. Std. ligeledes franco Alexandria.

Det tredje Trævarerfirma i Alexandria, som gjør Forretninger med Norden, G. Luzzatto, har indskrænket sin Handel til sagede Varer. Hans Forbindelser er dog mindre omfattende. Det af ham indførte Træ udgjorde nemlig kun 510 Stds., medens Karam Frères Import af saget Træ gik op til 1 347 Stds. og de øvrige 1883 Stds. sagede Trævarer indførtes af Stagni.

Af sagede Trævarer findes der paa Lager tilstrækkelige Beholdninger til at tilfredsstille Behovet til Skibsfarten aabnes paa Østersøen, men uagtet de Kvantiteter, som forrige Aar indførtes af det andet Slags Træ, vare saa betydelige, er Markedet nu blottet for smalt Bjelketømmer, saa Stagni har truffet Forføjning til straks at faa deraf fra Karlshamn. Et Dampskib er saaledes allerede underveis med Træ fra sidstnævnte Havn, og et andet ventes om faa Dage dertil forat laste.

I Generalkonsulatets forrige Rapport omhandlede et Forsøg paa at konkurrere med Tyrkiet med Hensyn til Indførselen af Stolper, der her anvendes til Jernbanestængsler. Dette Foretagende faldt heldigt ud, saa at der ogsaa iaar er gjort en betydelig Bestilling fra Sverige. Det er imidlertid nylig blevet sagt, at der iaar ventes en halv Million Pæle fra Marmorasøen, og viser dette sig at være sandt, bliver Markedet for lang Tid oversvømmet af dette Slags Træ.

Importen fra Norden af Træ effektueredes af 14 Dampskibe, hvoraf 7 engelske, 4 norske, 2 svenske og 1 dansk.

Indførselen fra Norge af Trælast var i 1891 480 Std., (1890 og 1889 mangler), 1888 1 678, 1887 1 178, 1886 1 682, 1885 1 253 Std.

Udsigterne for Træhandelen i indeværende Aar er gode navnlig hvad angaar hugget Tømmer, hvoraf Importen fra Norge antoges at ville stige betydelig. Men, som ovenfor fremholdt, kan Forøgelsen af sidstnævnte Slags Indførsel fra de forenede Riger kun tilskrives Fragtmarkedets daarlige Stilling, som gjør det muligt at konkurrere med Produkter fra langt nærmere liggende Havne. Men naar hensees til denne Imports Ubetydelighed i det Hele taget og paa den anden Side til vore store Interesser paa Fragtmarkedet, bør vi vel neppe ønske en Fortsættelse af denne Tingenes Tilstand.

Af Jern indførtes fra Sverige i 1891 49 506 ocques\*) til en ved Toldbehandlingens opgiven Værdi af £ E 632 mod £ E 690 i 1890. Varekategorien Jern og Staal (omfattende ogsaa Blik) har forøvrigt i 1891 vundet meget i Betydning. Værdien af Indførselen i dens Helhed var nemlig £ E 474 720 mod 268 334 £ E i 1890. Alene fra England naaede Indførselen en Værdi af £ E 230 534. Fra Belgien indførtes for 125 334 £ E og fra Tyskland for 29 756 £ E. Det svenske Jern er her henved dobbelt saa dyrt som andre Landes, saa det, trods sine fortræffelige Egenskaber kun finder liden Anvendelse i et Land som Egypten, hvor man først og fremst ser paa Prisbilligheden. Forarbejdede Jernvarer forekommer ikke i Importen fra Sverige. Deres Pris paa Afskibningsstedet findes allerede høi og Tolden, som beregnes efter Værdien, vilde endmere fordyre Varen her. De Artikler, i hvilke man ønsker svensk Jern, kan man tilvirke i Egypten, og det til Priser, som næsten udelukker enhver Konkurrence derved, at Arbeidskraften er saa utrolig billig. Med Jernets Bearbejdelse her er ogsaa den Fordel forbundet, at Kjøberen kan faa den Form paa Varen, som i Aarhundreder har været anvendt i Egypten. Det er saaledes kun uforarbejdet Jern, som fra Sverige og Norge finder Vei til Egypten og ved sin Godhed frister en og anden Kjøber til at betale dyrere. De indførte Mængder af valset Jern og Jerntraad er ubetydelige. Det er hovedsagelig Stangjern, som kjøbes, for deraf at forarbejde Plouge, Øxer og andet Værktøi, Hestesko m. m. Ogsaa Spigerjern udgjør en stor Procent af Indførselen fra Sverige; det anvendes til Tilvirkning af Hesteskosøm. Denne Artikel har ogsaa naaet det egyptiske Marked, idet der ifjor indførtes ca. 5000 Kg. fra Kristiania velkendte Hestekosømfabrik. Indførselen af Trælast direkte fra Norge muliggjorde ogsaa denne Export. Sikkert er det, at et Marked her ligger aabent, dersom man har direkte Forbindelse.

En af de forenede Rigers fornemste Exportartikler er Fyrstikker. Disse har dog aldrig i nogen nævneværdig Grad fundet Indpas paa det egyptiske Marked, hvor der aarlig fra andre Lande indføres for en Værdi af 14 000 £ E. Indførselen fra Belgien og England er saaledes ubetydelig, medens Østerrig-Ungarns Export optager  $\frac{2}{3}$  og Italiens  $\frac{1}{6}$  af Indførselen. Sikkerhedsfyrstikker, eller som de kaldes, "svenske Fyrstikker", forekommer hovedsagelig i Alexandria. De har for det Meste intet andet fælles med de svenske end Etiketten. Priserne er meget trykkede, saaat 12 Æsker af den sædvanlige Størrelse i Detailhandelen kun betinger 38 centimer. En større Anvendelse blandt de lavere Klasser finder de andre Slags Fyrstikker, som antændes ved at stryges mod en hvilken som helst Gjenstand. 12 store Papæsker, hver indeholdende ca. 260 Stikker, koster fr. 1.50. Fosforstikker i Papirbundter paa 100 Stykker sælges for 38 centimes. 12 Papæsker, cylinderdannede og med pent Udstyr, hver indeholdende 180 lugtfri "Salonstikker" fra Pojazzi i Steyermark, kan man faa for 1 fr. Naar dertil kommer, at der i Alexandria er blevet

\*) 1 ocque = 1.23592 Kg.

anlagt en Fyrstikfabrik, som kan levere Varen endnu billigere, synes der at være liden Udsigt til nogen større Omsætning af denne de forenede Rigers Produkt i Egypten, saamegetmere som udvalgte Luxusfyrstikker, naar man køber 12 Æsker ad Gangen, hver indeholdende 60 Stykker, faaes for kun 25 Cent.

Den i min sidste Rapport omhandlede Brolægning med Trækubber i Kairo synes at skulle blive til Virkelighed. Jeg har udvirket hos den ægyptiske Regjering at svenske og norske Firmaer kan sende Prøver af saadanne Trækubber og Regjeringen paatager sig paa egen Bekostning dermed at belægge en Gadedel. Den vil paa denne Maade udfinde, hvilken Vare er den bedste. Hver Prøve maa være tilstrækkelig til dermed at brolægge en Længde af 300 Kvadratmeter eller en Længde af 30 Meter og en Bredde af 10 Meter, frit leveret i Havnen i Alexandria under Adresse: "Ministère des Travaux publics". Bedst var det om denne Sending ikke indtraf i Alexandria før end i Begyndelsen af Oktober, forat jeg personlig kan træffe de nødvendige Foranstaltninger. Jeg er blevet gjort opmærksom paa, at jeg i min forrige Rapport kun nævnte svenske Huse som eventuelle Konkurrenter. Det kom deraf, at jeg opfattede Ministeriets Udtryk "sapin de Suede" altfor ordret. Dette er, efter hvad jeg senere har erfaret, et almindeligt Udtryk for saavel svensk som norsk Furu eller Gran, og kan i dette Tilfælde ogsaa norske Huse konkurrere og indsende sine Prøver. Vanskeligheden bliver at faa disse ned til Alexandria, men da Forretningen er god og efter Forholdene temmelig sikker, kan man vel ogsaa resikere noget ved at sende Prøver.

**Landberg.**

## Mexico.

*Beretning dateret 22 Marts 1892.*

Af norske Skibe ankom fra fremmede Lande til Vicekonsulaterne: Med Ladning 6 dr. 2 362 Tons, i Ballast 29 dr. 12 163 Tons, ialt 35 dr. 14 525 T., heraf Dampskibe 6 dr. 2 362 T.

Der afgik til fremmede Lande med Ladning 28 dr. 11 534 T. og i Ballast 7 dr. 2 742 T.

Fra Vicekonsulen i Laguna har ingen Rapport kunnet erholdes.

*Indberetning fra Vicekonsulaterne.*

**Guaymas.** Aaret var ikke saa heldigt for Handel og Agerbrug, som de to forudgaaende. Den totale Regnmangel i Regntiden, Juli, August og September bevirkede delvis Uaar paa flere Steder hvorfor Jorddyrkerne og Hacendados har været i meget trykket Stilling, undtagen de, som kan vande sin Jord. Handelen paa Stedet har sikkerlig lidt adskillig. Hvis vi faar den sædvanlige Vinter og Vaarregn vil Hveden staa sig for næste Aar, men i Mangel heraf er Udsigterne ikke gode.

Indførselen var større end i 1890 og betydelig i Sammenligning med andre af de mexikanske Pacificstater. Denne Stat beror næsten ganske af fremmede Lande for Fabrikvarer, hvoraf  $\frac{2}{3}$  kommer fra de Forenede Stater og Resten fra Europa. Den nye Tarif, der traadte i Kraft den 1 November, har endnu ikke virket længe nok til at kunne vise sin Indflydelse paa Importen og Handelen.

Exporten var omtrent som det forrige Aar, og gik især til de Forenede Stater. Disse modtager alle vore Apelsiner, hvoraf Dyrkingen er tiltaget meget, da Naturforholdene og Jernbaneforbindelserne er meget gunstige derfor. Kjøbere kommer hid fra Kansas, Chicago og San Francisco for at købe dem paa Træerne. Sølvalm gaar især til de forenede Stater. Torottet bark til Garvning og Farvning, fra nedre California, der før gik herover med Jernbane, sendes nu især med Seilskib. Af Fosfat fra Øerne i Bugten udskibes 3 Ladninger, ca. 4 500 Tons til Værdi \$ 174 800. Af her forarbejdet Læder gik flere Vognladninger til Philadelphia, og hvert Dampskib medfører betydeligt af raa Huder.

I Lovgivningen om Skibsfarten er ingen Forandring. The Pacific Coast Navigation Dampskib Newbern gjorde maanedlige Reiser fra San Francisco med Anløb af Mellemhavne i California og Mexiko, og det mexikanske Dampskib Alejandro syd til Manzanillo og tilbage. 6 andre mexikanske Dampskibe gjør leilighedsvis Reiser og et 4de nybygget er paa Veien fra England. Flere amerikanske Skibe kom fra Puget Sound med Trælaster og tilbage i Ballast eller med Gibs fra San Marcus Øen. De europæiske Skibe, der bringe Stykgods, gaar som Regel længere Syd og laster enten med Guano, Torottet bark, Perlemoder, Farve- eller Cedertræ. De mexikanske Skibe er alle smaa og anvendes alene til Kystfart.

En smalsporet Jernbane er bygget fra Imuris Gruberne til Sonorabanen ved Cerro blanco.

Næsten alle Gruber har gjort gode Affærer, skjøndt vistnok nogle har lidt af Mangel paa Vand. Produktionen af Sølv anslaaes til  $2\frac{1}{2}$  Million \$ og Udførselen i de sidste 3 Maaneder til 1 013 Tons Malm. The Imuris Mines Ld ved Cerro blanco skal have fundet rige Gange. Coloradogruben ved Minas Prietas, der er aabnet i de sidste Maaneder, skal være meget rig. Aaren er 6 Meter bred, og Sølvet findes rent og i Kvarts som arsenisk og anthimonisk Sulphid. Fra Hovedgangen, i 150 Fods Dybde, er udtaget Prøver paa 150 Unzer Sølv. For Tiden uddrives ca. 75 Tons Malm daglig. I Crestongruben, nærvæd, findes rent Guld, og Malmens gennemsnitlige Værdi er \$ 15 af Guld og \$ 16 af Sølv pr. Ton. Alle de andre gamle Miner, Minas Prietas, La Trinidad, La Duva m. fl., drives med Fordel, og Grubedrift er en af de mest lønnende Næringer i denne Stat. Kulfeldterne ved San Marcial er fuldkommen undersøgt i Aaret og Kullene befundet at være de bedste Anthracit. Ved Boring fandtes 4 Lag, i 17 Fods Dybde et af  $7\frac{1}{2}$  Fods Tykkelse, ved 80 Fod et paa 6 Fod, ved 241 Fod et paa 8 Fod, og ved 393 Fod et paa 22 Fod Kul. Eierne er nu i England for at finde Kapital og danne et Selskab til at bearbejde disse Leier, og Guaymas vil sikkert drage stor Fordel deraf.

Saltleierne paa Carmen Øerne, et af Californiabugstens Undere, er i Aaret solgt for  $\frac{1}{2}$  Million \$. Øen ligger i Bugten lige ved Nedre Californias Kyst. Kjøbet antages skeet for Regning af Atkinson, Topeka og Santa Fé Railroad Co., hvis Netværk af Jernbaner strækker sig fra denne Havn til alle Dele af de Forenede Stater og vil give dem den bedste Anledning af Verden til at bringe Saltet til Markedet. Saltleierne paa Øen er udtømmelige. Man har søgt at undersøge Saltmængden ved Bor, som imidlertid efterat have passeret gennem rent Chlornatrium i ensartede Krystaller og i regelmæssige Lag stedse standsede i Salt. Hvert Lag siges at udgjøre Naturens aarlige Produkt. Hele Mexikos Vestkyst er i Aarevis bleven forsynet fra Øerne med tusindvis af Tons, men der har ikke været nogen Aftagen. Vand viser sig paa en mystisk Maade ovenpaa, for dunster og efterlader Krystaller. Derpaa kom-

mer en ny Forsyning, der gjenne-gaar samme Proces. Det nye Selskab vil bygge en lang Kai med Heise- og Styrteindretninger for at lette Skibenes Lastning.

Agerbrug og Havedyrkning gik tilbage i Aaret paa Grund af Regnmangel. I flere Dele af Staten fik man aldeles ingen Høst og Føden blev knap for Kvæget, saa at endog Hø maatte indføres fra de Forenede Stater med Dampskib og Jernbane og derfor betingede høie Priser. Appelsinerne er nu næsten modne til Plukning, men Kvalitet og Kvantitet kan endnu ikke opgives.

Oliven, Figen og Druer dyrkes her, men alene nok for eget Forbrug. Bomuld produceres, men endnu i begrændsede Kvantiteter; imidlertid er Los Angelos Bomuldsspinderi kjøbt af et rigt tydsk Hus, der har anskaffet nye Maskiner for at drive det med fuld Kraft. Utvivlsomt vil herefter Bomuld stedse dyrkes i større Maalestok. Agerlandet i denne Stat er begrændset til Flod- og Elvedalene, der i Forhold til det Hele er omtrent  $\frac{1}{4}$ ; Resten er kun brugbart til Græsning og Kvæg. Yakee Dalen vil dog skaffe ca.  $\frac{1}{2}$  Million Acres af det bedste Land til Deling mellem Yakeerne og Nybyggere. Føderativregjeringen har i Aar gjort en Koncession til Anlæg af Vandingskanaler paa al Grund mellem Mayo og Yakee Floderne; naar dette er skeet vil dette Land blive af det frugtbarste i Staten og meget værdifuldt.

Forbedringer. Der er bygget meget her i Byen i Aaret. Det nye City Hospital er nu næsten færdigt med alle moderne Forbedringer. Et nyt Bymarkedshus bygges af Sten. Vandledning og Vandværk er anlagt i Byen, og elektrisk Lys vil blive indført. Førrige Aar byggedes Skoler, og i Hermosillo anlægges et nyt Jernbanedepot. Et stort Hotel, der skal koste over \$ 100 000, skal bygges af ovennævnte Jernbaneselskab, der ogsaa vil udvide Kaien fra Stationen, saa at Skibe kan lægge til og laste lige i Vognene.

Skoler og offentlig Undervisning. Det er mærkeligt hvilke Fremskridt der i denne Henseende er skeet i Staten i de sidste Aar. I 1884 var der kun 140 Skoler af alle Slags, og i 1890 250. Disse er alle fri Skoler, der opretholdes ved fælles Bistand af Stat og Kommune. Her i Guaymas er 10 Skoler, og Elevernes Antal var ca. 960 paa en Befolkning af ca. 5 000.

Nedre California. Skjøndt dette ikke ligger indenfor Vicekonsulatets Distrikt, hidsættes nogle Bemærkninger om denne Halvø. Fra Søen af ser Kysten meget nøgen ud sammenlignet med andre af de mexikanske Kyster, der begunstiges af Regn, men ved nærmere Undersøgelse vil den befindes at indeholde store Hjælpekilder. Der er nogle af de bedste Havne i Verden paa begge Sider af Halvøen. Fjeldene indeholde alleslags Mineraler, og selv paa Toppen er der nok af Vand. I Kløfterne voxer nærende Planter. Træsorter af alle Slags skikkede til Ornamenteringsarbeide og Husbrug er i Overflod. Sletterne er udstrakte og vel forsynet med Træ. Mod Bugten, hvor der sjelden er Regn, mangler Græsning, men paa den modsatte Kyst skaffer stadig Regn Ophold for Kreaturer. Paa Stillehavskysten, hvor Orseilleplanten er fundet og har skaffet flere større Formuer, er et andet Farvestof, Torotobark, opdaget, hvoraf flere Ladninger er sendt til Europa. Cascalottebark er en anden meget værdifuld Vare, brugt til Garvning, hvortil den siges at have 5 Gange saameget Styrke som Egebark; den findes især ved Mulejé. Det store Garveri her i Guaymas benytter udelukkende denne Bark og frembringer nu Læder af udmærket Kvalitet, hvoraf i 1891 3 Vognladninger sendtes til Chicago og Philadelphia.



Perlefiskeri er i Aarevis drevet paa Halvøens Kyst mod Bugten. Dykning sker nu hovedsagelig i Dykkerdragter. Gibsleierne paa San Marcos Øen vil vare i en Menneskealder og der er nok til hele Verdens Behov. Medicinplanter findes i Overflod i den sydlige Del, skjøndt de ikke er meget kjendt udenfor Distriktet. Kobber, Sølv og Guld Miner opdages hyppig, og de, som er aabnet, lønner sig alle som Regel meget godt. Thriumph Minen nedenfor La Paz er bekjendt i mange Aar og har givet uhyre Udbytte. En af de nye Gruber er San Juan ved Los Angelos Bugten, der stadig udvikler sig til at blive meget værdifuld. Cedros Øen paa Vestkysten har rige Gruber, der nu drives af et amerikansk Selskab.

Siden sidste Rapport er der afsendt adskilligt Cedertræ med Jernbanen herfra til de østlige og mellemste Stater. Dette kommer fra Mansanillo med Skib, og man søger nu ogsaa at bringe Centralamerikas Kaffehest, eller ialfald, hvad der er bestemt for disse Stater, denne Vei, der selvfølgelig er kortere og utvivlsomt kunde blive billigere. Isaafald vilde der blive adskilligt at gjøre for Seil- og Dampskibe til denne Havn.

San Marcials Kulgruber vil sikkert snart aabnes og drives, hvilket ogsaa vil give nok at gjøre for Seilskibe af alle Størrelser og Flag, da Kullene skal kunne sendes hid billigt nok til endog at taale Forsendelse til San Francisco for at konkurrere som Dampkul med østlige og andre. Derhos vil der selvfølgelig opstaa Efterspørgsel langs ned ad Kysten helt til Panama.

Da Carmen Øernes Saltleier nu er kommet i Hænderne paa Amerikanere, der maa pøussere Forretningen frem, vil denne Affære uden Tvivl give betydelig Sysselsættelse for Skibe. Idethele antager jeg derfor, at vi i det kommende Aar vil se betydeligt mere Liv i Skibsfarten her i Bugten end i den senere Tid, og det vilde være interessant ogsaa engang at se de norske og svenske Flag her.

**Tampico.** (Vicekonsul G. Claussen). Paa Grund af Overenskomst mellem the Central Railroad Company og de her anlgøbende Dampskibslinier om Transport af Varer med direkte Konossement fra de forenede Stater og Europa til Steder i det Indre forbundet ved Jernbanen, har Indførselen tiltaget betydeligt og Stedets Handel vil sandsynligvis atter komme op, naar Skib af stor Drægtighed kan komme ind i Havnen. Monterey Jernbanen via Ciudad Victoria til denne Havn blev aabnet for Trafiken ved Slutningen af September. Kanaliseringen af Barren er fortsat med Aktivitet 7 000 Fod mod Klipperne, men fra den nordlige Del af disse ødelagde Søen 500 Fod, der ikke kan repareres, før Nordenvindene ophøre. Den gamle Bar er ganske forsvundet, og Kanalen er nu 25—30 Fod dyb mellem Skjærene. Den nuværende Bar foran disse har 15 Fod Vand, der kan forøges ved Strømmens Magt. Arbeidsingeniørerne mene, at med 500 Fod til af Klippen eller 7 500 Fods Længde ialt, Barren vil ganske forsvinde.

**Merida.** (Vicekonsul Arthur Peirce). I det sidste Aar har Stagnationen i denne Stats Handelskredse været almindelig, og da Prisen paa de fornemste Produktionsartikler og Exportvarer, Sisal Hamp, i hele Aaret holdt sig forholdsvis lav, var Følgen en almindelig Depression. Der var en Tilvæxt i Exporten af Hamp i 1891, der i det Hele var 310 084 Baller.

Mange Skibe fra de forenede Riger besøgte Progreso i Aaret.

Statens Tilstand i det Hele viser Velstand og Fremgang.

E. Mävers.

## Calcutta.

Til Hovedstationen ankom fra fremmede Lande i Ballast 6 norske Seilskibe dr. 2 059 Tons. Til fremmede Lande afgik med Ladniag 3, dr. 1 070 Tons. Bruttofragt £ 3 000. Erlagte Konsulatafgifter Rs. 56. 6. 0. 4 Søfolk afmønstret, 7 paamønstret.

Af svenske Skibe ankom 4 dr. 1 530 Tons.

### *Aarsberetning dateret April 1892.*

En militær Expedition udsendtes i Aaret til Staten Manipur, hvor en barbarisk Massakre havde fundet Sted paa den britiske Resident og nogle af hans Officerer. Militære Grændseoperationer har heldig fundet Sted til Burmah, Chin-Lushai, Wrenthoo, Hagara og Miranzai.

Finantser. Efter officielle Opgaver viser Aaret 1890—91 et Surplus af 3 688 Millioner Rupees, der væsentlig er foraarsaget ved den store Kursstigning i 1890 og derfor ikke kan siges at betegne hvad man kan kalde den indiske Regjerings permanente finantsielle Stilling. Denne Kursstigning er senere gaaet tabt, og et nyt Fald har fundet Sted, der forøger Udgiften med mindst 700 Millioner Rupees. Det reviderede Budget for 1891—92 viser allerede en Deficit af 80 Millioner Rupees mod et Overskud af 115 Millioner anslaaet i det første Budgetoverslag. Dette reviderede Overslag udviser en Tilvæxt i Jernbaneindtægter (væsentlig foraarsaget ved større Export af Hvede og Frø), Opium, Salt, Stempel og Accise, mod hvilket staaer en Nedgang i Grundafgift, høiere Militærudgifter m. m. og det nævnte Kurstab. Udgifterne for Militær-expeditioner alene i 1891—92 opgik til 720 Millioner Rupees. Overslaget for 1892—93 viser et antaget Overskud af 146 Millioner, men det endelige Resultat vil væsentlig afhænge af Udstrækningen af den Dyrtid eller Hungersnød, der nu truer i flere Dele af Indien af Mangel paa Regn, og derhos paa Kursen, som er en Kilde til megen Ængstelse for Fremtiden.

Census for 1891. Keiserdømmet er lidt over  $1\frac{1}{2}$  Million Kvadratmil med ca. 53 Mill. beboede Huse, eller 34 for hver Kvadratmil. Hele Befolkningen var ca.  $287\frac{1}{4}$  Million eller i Gjennemsnit 185 paa Kvadratmilen. De to tættest befolkede Provindser er Oudh med 513 og Bengalen med 473 paa Kvadratmilen. Der er 75 Byer med en Befolkning over 50 000, 29 over 100 000, og 6 over 200 000. Provindsen Bengalen med sine Vasalstater har ca. 74 Mill. Indbyggere, og Calcutta, Hovedstad i Indien og Bengalen, med Forstæder og Howrah 927 282.

Jernbaner. Fremgangen har siden 1885 udgjort 920 eng. Mil aarlig. I 1891 var der aaben for Trafik 12 711 Miles Statsbaner, 2 968 garanterede og subvenerede Liner,  $1\,238\frac{1}{2}$  Miles i indfødte og 58 i fremmede Stater, ialt  $16\,976\frac{1}{2}$  Mil aabnet og  $1\,906\frac{1}{2}$  under Bygning. Hele Indtægten var ca. 206 og Udgifterne ca. 102 Mill. Rupees eller 49.65 pCt. af Indtægterne. The East-Indian Railway, med Hovedsæde i Calcutta, havde en Nettoprofit af ca. 29 Mill. R. Hele Antallet af befordrede Passagerer (ikke iberegnet Sæsonbilletter) var ca. 107 Millioner, af Varer og Mineraler ca. 23 Mill. Tons og af Kvæg ca. 900 000 Stkr. Bruttoindtægten pr. Mile i det Hele var Rs. 12 146, men kun 5 Linier oversteg dette med fra Rs. 27 440 til Rs. 12 848.

Handel og Industri. Virksomme Skridt tages fremdeles i Indien til Udvikling af lokale industrielle Foretagender. I Bengalen er der 8 Bomuldsspinderier (125 i hele Indien), 24 Jutespinderier, 19 Jutepresser, 3 Papirmøller, 1 Bryggeri, 73 Gruber, der aarlig producere 1 626 245 Tons Kul, og mange Garverier, Kornmøller, en Lervarefabrik, Isfabriker, Oliemøller, Rismøller og en nylig oprettet Glasfabrik. 308 Selskaber arbejder i Bengalen under the Joint Stock Act med en samlet nominel Kapital af ca 350 Mill. R.

Hovedposterne af Indtægter af Handel og Industri i britisk India var 7981 Mill. R. af Salt, 794 M. andre Toldindtægter (de eneste andre Toldsatser er paa Drikkevarer, Vaaben, Opium og Petroleum); af Indførselen, og 721 Mill. R. af Udførselen (paa Ris; alle andre Varer er fri).

Indførselen var efter officielle Opgaver af Varer 71 975 Mill. R., Guld og Sølv 21 934 M., ialt 93,909 M. R. Udførselen var af Varer 103 460 M. R., Guld og Sølv 2 133 M., ialt 105 583 M. R. Handelsbalancen i Indiens Favør er 11 674 Mill. R. Bengalens Indførsel var heraf 30 971 Mill. og Exporten 37 311 Millioner.

Til Bengalen ankom i Aaret 540 Skibe dr. 902 894 Tons. Af norske Skibe ankom til Calcutta 3, der afgik til Sydafrika. De nye Kidderpin Dokker paa Byens Sydside vil meget snart blive aabnet.

Kursen. Der har været et fuldstændigt Fald i Prisen paa Sølv og Rupee-kursen efter Opgangen i 1890—91. I August 1890 solgtes 6 Mdrs. Sigt Sterling Vexler for 1 sh. 10 d pr. Rupee. Kursen er siden faldt lavere end nogensinde før og "on demand" Kursen for saadanne Vexler er nu 1 s. 3<sup>11</sup>/<sub>16</sub> d. Saavel i Regjeringen som i Handelskredse ansees et yderligere Fald sandsynligt. Indførsel af Sølv til Britisk Indien var i 1890—91 13 310 Mill. af Guld for 5 636 Mill. Rupees. Disse Tal og den ovenfor anførte Handelsbalance i Indiens Favør (11 674 Mill.) stemmer mærkeligt med den Theori, at Guld væsentlig benyttes til at gjemmes væk af de Indfødte her i Landet.

Hjemfragterne i Calcutta var følgende i 1889:

		Jan.	Febr.	Marts	April	Mai	Juni.
Kanalen)	Hvede . . .	27/6	27/6	32/6	36/6	40/	32/6
	og Rapssæd . . .	—	—	—	—	45/	35/
London)	Jute . . .	30/	30/	35/	37/6	—	—
	Kap { London . . .	35/	32/6	—	36/6	42/6	37/6
	{ Dundee . . .	33/9	32/6	36/3	40/	40/	—
		Juli	Aug.	Septbr.	Oktbr.	Novbr.	Dchr
Kanalen)	Hvede . . .	32/6	32/6	32/6	32/6	27/6	27/6
	og Rapssæd . . .	25/	40/	—	—	—	32/6
London)	Jute . . .	31/3	35/	32/6	33/9	30/	30/
	Kap { London . . .	31/3	32/6	32/6	32/6	37/6	—
	{ Dundee . . .	—	35/	35/	35/	37/6	37/6

Til andre Steder var Fragterne: Hamburg, Dampskibe, Maal 25/—35/, light freight 30/—40/, Italienske Havne, Dampskibe 35/ Newyork, Seilskibe, Linfrø, Maal 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>—6, Mauritius Korn pr. Sæk, Dampskibe Rs. 1, Jemma og Aden, do., Dampskib Rs. 1. Fragt til Amerika beregnet pr. speciel amerikansk Tonnage Skala, ellers, hvis ikke specielt nævnt, pr. Bengal Chamber of Commerce Tonnage Skala.

Fragtmarkedet er senere bleven yderst flaut og nedtrykt paa Grund af temporær Ophobning af Tonnage og Handelens almindelige Stagnation.

Væsentlige Exportartikler i Calcutta: Fuldgod Bengal Bomuld pr. B. Md. R. 14/8—16/, Jute, første Mærker, pr. Balle 400 lbs. 21/—39/, 12 Uz. Hvedesække pr. 100 St. 10/—13/4, Cutch pr. B. Md. 10/12—13/12, Shellong India Rubler 72/—105/, God Secunda Castorolie 11/8—13/4, Linfrø-kager pr. B. M. 2/6—3/, Smaa Korn Linfrø 4/3/6—4/14, Brunt Rapsfrø 3/9—4/10, Colgong Kastorfrø 3/11—4/2, Cawnpore Hvede 2/12—3/10, Grønne Ærter 1/9—2/6, Pubna Termerie 5/8—7/2, Ingefær 8/4—15/, T. N. Shellac 27/—45/, Cale Saltpeter pr. F. Md. 6/8—6/14, Cassipore raa Borax pr. B. Md. 9/—10/, Borax 12/—14/, Seeta Taffel Ris 3/12—5/2, No. 2 Ballam Ris 2/14—3/6, Kozla Ris 2/2—2/10, Surdah Silke pr. F. Md. 15/—17/8, Benares Sukker pr. B. Md. 10/—12/, Ackra Sukker 6/—6/8, god Tirhoot Indigo pr. F. Md. 200/—240/, alm. Onde do. 130/—155/, 6—7 ls. Dacca Huder pr. corge 45/—50/, do. døde 34/—38/.

Liverpool Salt pr. 100 B. Md. ex Skib Januar—April 72/—80/, Mai—Debr. 58/—71/. Petroleum, alm. pr. Kasse à 2 Tins 3/4—3/12.

Fyrstikker, skandinaviske, nuværende Bazarpris 11/ til 14/6 Annas pr. Gross efter Kvalitet. Beg og Tjære: Kultjære R. 11/—11/8, Kulbeg R. 8/, Stockholm Beg R. 13/8, Stockholm Tjære R. 15/—16/ pr. Tønde, Patentsøm R. 7/8—8/8 pr. Cwt. Gartsherrie Raajern No. 1 R. 52/—34/, alm. 43—44 pr. Ton. Belgisk Jern R. 2/12, Staffordshire raff. R. 3/5. Svensk R. 4/8 pr. Cwt. Staal, tysk R. 5/8—5/14, Engelsk R. 5/4, Svensk alm. R. 7/—7/8 pr. F. Md. (Co.'s B.) Kobberplader pr. F. Md. R. 27/—27/8, Yellowmetal Hud 30/8, Bly 6/8, blød Zink 14/, Tin i Blokke 51/.

S. E. Voigt.

---

Indhold: **Alexandria** Side 347. — **Calcutta** Side 358. — **Havre** Side 319. — **Mexico** Side 354. — **Moskau** Side 315. — **St. Petersburg** Side 313.

# Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler  
for 1891 m. M.,

No. 9.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1892.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co. Subskriptionspris 2 Kroner Aaret  
og for Udenbysboende Porto 20 Øre.

## Helsingfors.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Ialt.				Brutto- fragter. Fm.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
<b>I. Afgaaede.</b>									
Fra Norge til Hovedsta- tionen . . . . .	3	466	2	2 131	5	2 597	-	-	12 000
„ Norge til Vicekonsul- stationerne . . . . .	14	1 359	11	5 518	25	6 877	-	-	5 210
„ Sverige til Hoved- stationen . . . . .	5	781	1	344	6	1 125	-	-	7 350
„ Sverige til Vicekon- sulstationerne . . . . .	2	382	12	4 702	14	5 084	-	-	2 490
„ andre Lande til Hovedstationen . . . . .	24	8 956	5	2 096	29	11 052	-	-	219 835
„ andre Lande til Vice- konsulstationerne . . . . .	36	15 076	154	67 366	190	82 442	-	-	139 975
Ialt	84	28 020	185	82 157	269	109 177	37	25 425	386 860
<b>II. Afgaaede:</b>									
Til Norge fra Vicekon- sulsstationerne . . . . .	2	835	1	165	5	1 000	-	-	11 650
„ Sverige fra Vicekon- sulsstationerne . . . . .	-	-	3	667	3	667	-	-	-
„ andre Lande fra Ho- vedstationen . . . . .	30	10 710	11	4 720	41	15 430	-	-	183 770
„ andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . . . . .	217	91 652	4	1 084	221	92 736	-	-	1 776 416
Ialt	251	103 297	19	6 636	270	109 833	37	25 425	1 971 836

For Ordre anløb 1 Skib, dr. 370 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe: Ved Hovedst. Fm. 1 360,90, ved Vicekonsulst. Fm. 8 100,23, hvoraf tilfaldt Konsulskassen 4 050,29. Af svenske Skibe ved Hovedst. Fm. 1 063,10, ved Vicekonsulst. Fm. 6 427,97, hvoraf tilfaldt Konsulskassen 3 214,07. Ialt tilfaldt Konsulskassen Fm. 9 688,31. Expeditionsafgifter af norske Exp. Fm. 100,40, svenske 556,40, fælles 80.

Af svenske Skibe ankom 435, dr. 117 771 T.

*Aarsberetning dateret 29de Marts 1892.*

Af norske Skibe ankom i 1891 269, dr. 109 177 Tons, 1890 215, dr. 82 999 T., 1889 272, dr. 98 074 T., 1888 270, dr. 94 391 T., 1887 287, dr. 93 681 T., gennemsnitlig 262, dr. 95 664 T. Opseilede Bruttofragter 1891 Fmk. 2 358 696, 1890 1 835 136, 1889 2 636 383, 1888 2 534 624, 1887 1 857 742, gennemsnitlig 2 244 516. Dampskibenes Andel i denne Fart var: 1891 37, dr. 25 425 T., 1890 28, dr. 19 662 T., 1889 23, dr. 16 289 T., 1888 14, dr. 9 116 T. 1887 6, dr. 2 778 T.

Af svenske Skibe, hvoraf der i Aarene 1887—91 i Gennemsnit ankom 351, dr. 85 358 T., var Dampskibe: 1891 265, dr. 87 155, 1890 233, dr. 69 801 T., 1889 186, dr. 47 929 T., 1888 157, dr. 36 951 T., 1887, 167, dr. 40 045 T.

Det fremgaar af disse Tal, at Aaret 1891 har været gunstigere end det foregaaende for Norges Skibsfart paa Finland; for Sveriges Skibsfart gjælder dette i end høiere Grad. Den norske Skibsfart udviser en Forøgelse mod 1890 af 56 Skibe med en Drægtighed af ca. 27 000 Tons og i Fragt af ca. 500 000 Fm. Aaret er saaledes med Hensyn til Tonnagen det bedste i Femaarsperioden. De norske Dampskibes Antal er tiltaget med 9, dr. ca. 6 000 Tons.

Af de ankomne norske Skibe ankom til Helsingfors 40, Bjørneborg 32, Borgå 13, Brahestad 1, Fredrikshamn 9, Gamla Karleby 1, Hangø 2, Jakobstad 2, Kotka 60, Lovisa 16, Mariehamn 1, Ny Karleby 1, Raumo 1, Torneå 7, Uleåborg 11, Vasa 7, Viborg 52, Åbo 13.

I Aarets Løb er det norske Dampskib „Harald Haarfager“ af Bergen forulykket i Nærheden af Utø og norsk Dampskib „Oscar“ af Tønsberg forlist i Nærheden af Hangø Fyr. For norsk Regning er indkjøbt Barkskibet „Vineta“, dr. 656 Tons.

Trælastfrakterne i 1891 var pr. P. Std. eller 165 engelske Kubikfod: Fra Helsingfors til tyske Østersøhavne 20—25 Rm., Do. Nordsøhavne 28—33 Rm., danske Øer 22—25 Rm., Kjøbenhavn 21—25 Rm., Holland 16—18 fl., Belgien 35—40 frc., Nordfrankrige 35—50 frc., Bordeaux 52—55 frc., London 25 sh.—32 sh. 6 d, Englands Østkyst 24 sh.—32 sh. 6 d, engelske Kanalhavne 30 sh.—37 sh. 6 d, Leith 21—24 sh., Nordspanien 55 pes., Cadix 60 pes., Sevilla 65 pes., Malaga, Almeria, Cartagena, Valencia, Alicante og Tarragona Seil 62—66 pes., Damp 63—67 pes., Barcelona, Seil 67—71 pes., Damp 68—73 pes.

Fra Bjørneborg til Aberdeen Damp 23 sh., Ayr, Seil 36 sh., Dundee Seil 28—30 sh., Firth of Forth, Seil 26 sh., Grangemouth, Seil 23—30 sh., Inverness Seil 26 sh., Irvine Seil 33 sh., Kimardine Seil 25 sh., Leith 25 sh. 6 d—26 sh., Methil 23 sh. 6 d, Montrose Seil 24 sh., Damp 25 sh., Paisley Harbour Damp 33 sh. 9 d, Tayport Seil 25 sh., Charlestown Seil 34 sh., Grimsby Seil 29 sh., Damp 25 sh.—27 sh. 6, Hull Seil 25—28 sh., Damp 24 sh. 6 d, Gt. Yarmonth Seil 30—33 sh. Kings Lynn, Damp 30 sh., London Damp 22 sh. 6 d—32 sh. 6 d, Suttonbridge Seil 35 sh., Damp 30 sh.—32 sh. 6 d, Tyne Seil 26 sh.—32 sh. 6 d, West Hartlepool, Damp 25 sh. 6 d—26 sh. 6 d, Woodbridge Seil 37 sh., Poole Seil 35 sh., Grimsby Damp 35 sh., Torquay Seil 38 sh. 9 d, Bristol Seil 35 sh., Cardiff Damp 30 sh., Gloucester Seil 35 sh., Damp 42 sh. 6 d, Barcelona Damp 67 pes., Brest Damp 41 frc., Dunkerque Seil 37 frc., Gravelines Damp 35 frc. Honfleur Damp 43 frc., Zaandam Seil 18 $\frac{3}{4}$  Guld, Damp 27 sh. 6 d, Bremen Seil 36 Rm., Hamburg Damp 35—36 Rm., Kiel Seil 22—23 Rm., Lübeck Seil 21 $\frac{1}{2}$ —23 Rm., Papenburg Damp 31 Rm., Aarhus Seil 23 Rm., Horsens Seil 26 $\frac{1}{2}$  Rm., Kolding Seil 26 Rm., Kjøbenhavn Seil 23—24 Rm., Damp 24 Rm.

Fra Fredrikshavn til London 30 sh., Kjøbenhavn 25 Rm., Havre 39 fr., Bordeaux 45 fr., Cette 85 fr.

Fra Kotka til Lübeck og Kiel 24 á 25 Rm., Brake 34 Rm., Bremen 35 Rm., Kjøbenhavn 25 á 27 Rm., andre danske Havne 26 á 29 Rm., Amsterdam og Harlingen 18½ fl., Rotterdam 20—21 fl., Antwerpen og Gent 38—40 fr., Ostende 39—40 fr., London 32 sh. 6 d—35 sh., Hull og West Hartlepool 25 sh.—27 sh. 6 d, Grimsby 24—27 sh., Grangemouth 22 sh. 6 d—25 sh., Leith 26 sh., Newcastle 30 sh., Kings Lynn 33 sh. 6 d, Rochester 29—30 sh., Wisbeach 33—35 sh., Goole 32 sh. 6 d, Havre og Calais 39 á 40 fr., Dunkerque 38—39 fr., St. Nazaire 46 á 48 fr., St. Servant 48 fr., Dieppe 46 fr., Rochefort 48—50 fr. Nantes 60 fr., La Rochelle 43—50 fr., Bordeaux 50—55 fr., Marseille 60—63 fr. Cette og Nizza 60 fr.

Fra Wiborg til Rudkjøping 24—28 Rm., Kjøbenhavn 25 Kr., Flensburg 23 Rm., Lübeck 22—27 Rm., Brake 30 Rm., Apenrade 26—27 Rm., Papenburg 34 Rm., Amsterdam 26—27 fl., London 23 sh. 9 d, Leith 23 sh., Hull 26 sh., West Hartlepool 24 sh., Grimsby 27 sh.—27 sh. 6 d, Port Natal £ 4. 6. 3, Stavanger 22 Kr., Marseille 60—62 fr., Brest 41½ fr., Rouen 42 fr., Bordeaux 49—53 fr., Nizza 63 fr., Cette 60 fr., Dieppe 43 fr., Alicante 63 pes.

Fra norske Fartøier afmønstredes ved Hovedstationen 6 Mand og paamønstredes 15 Mand. I Maanedshyrer betingedes der for Styrmand Kr. 55—84, Tømmermand Kr. 42—58, Fyrbødere Kr. 40—50, Matroser Kr. 32—50, Letmatroser Kr. 23—40, Jungmænd Kr. 14—27. Som rømt fra norske Skibe er anmeldt 2 Mand. I Bjørneborg afmønstredes fra norske Fartøier 7 Mand og paamønstredes det samme Antal. I Kotka afmønstredes fra norske Fartøier 12 Mand, 4 rømte og 22 Mand paamønstredes. I Lovisa, Uleåborg, Wasa og Wiborg henholdsvis 3, 7, 2 Mand og i Wiborg 11 og 15 Mand.

Generalkonsulatets Kontor er fremdeles No. 2 B Manégegatan, aubent Kl. 10—2.

Den for svenske og norske Arbeidere i Finland grundede Kasse for Syge- og Begravelshjælp er i 1891 gaaet fremad. Kassen, som ved Udgangen af Regnskabsaaret 1890 eiede en kontant Beholdning Fm. 5 064.48 med 21 Deltagere, udviste ved Slutningen af sidste Regnskabsaar en Beholdning af Fm. 5 339.14, men med blot 16 Deltagere, eller altsaa en Forøgelse i Kassen af Fm. 274.66. I Sygehjælp er der i Aaret af Kassens Midler blevet udbetalt Fm. 204. Der er ikke indtruffet noget Dødsfald blandt Kassens Medlemmer i Aaret.

Det svensk-norske Gille i Helsingfors har ogsaa i det forløbne Aar kunnet glæde sig ved fremdeles at finde Tilslutning fra Landsmænds Side. Medlemmernes Antal, som i Slutningen af 1890 beløb sig til noget over 150, udgjør ved Udgangen af 1891, trods adskillige Dødsfald og Bortflytninger, næsten 170 Personer. Som Understøttelse til 46 trængende svenske eller norske Undersaatter har Gillet i 1891 kunnet uddele et Beløb af Fm. 776. Den kontante Kassebeholdning ved Slutningen af sidste Regnskabsaar beløb sig til Fm. 1 267.79.

#### Finlands Sjøfart og Omsætning med fremmede Lande.

Da, som jævnlig tidligere nævnt, de officielle statistiske Opgaver først bliver tilgængelige i Løbet af Sommeren vil Redegjørelsen herfor indskrænke sig til nedenstaaende Fakta, der dels er meddelt af Vicekonsulerne, dels hentet fra privat Hold.

**Bjørneborg** (fra Vicekonsulen): Værdien af Stedets hele Import er ca. 12 % mindre end foregaaende Aar og udgjør Fm. 2 942 090 mod Fm. 3 356 325 i 1890. Exporten har derimod været livligere og i kvantitativ Henseende meget større end nogensinde tidligere. Grunden hertil maa søges i de store Trævarelagre, som laa over fra forrige Aar og i dette for største Delen udskibedes. Af Planker, Battens og Bord udskibedes saaledes 9 421 596 eng. Kubikfod mod 7 641 400 i Aaret 1890 eller omkring 23,3 % mere. Værdien af disse Varer beløber sig til Fm. 6 762 171 mod Fm. 5 788 636 forrige Aar, medens Totalværdien af Stedets hele Export beløber sig til Fm. 8 140 018 mod 7 106 040 i 1890. Omsætningen mellem dette Sted og de forenede Riger er undergaaet en Formindskelse, som i Henseende til Import fra Sverige og Norge gaar op til ikke mindre end ca. 48 %. Importværdien for Aaret udgjør Fm. 425 602 mod Fm. 813 761 foregaaende Aar. Den hovedsagelige Formindskelse falder paa Jern og Staal samt Arbeider deraf, hvoraf der importeredes for Fm. 243 833 mod Fm. 366 201 i 1890; Fisk, hvoraf der importeredes for Fm. 9 684 mod Fm. 85 837 i 1890, samt Maskiner, hvoraf indførtes for Fm. 17 025 mod Fm. 100 146 i 1890.

Exporten er ikke bleven nedtrykket i samme Forhold, skjønt ogsaa den er gaaet ned med ca. 36,6 %, der næsten udelukkende falder paa Artikelen Smør, hvis Exportværdi er gaaet ned fra Fm. 154 634 til Fm. 99 024. Værdien af hele Exporten til de forenede Riger udgjør Fm. 142 412 mod Fm. 214 376 i 1899.

Fra Norge og Sverige indførtes i Aarets Løb: Fisk for Fm. 9 684, Brød Fm. 2 097, Arac og Kognac Fm. 2 136, Vine Fm. 1 651, Høfrø Fm. 14 120, Bødkerarbeider Fm. 9 022, Garn og Traad Fm. 1 417, vævede Varer Fm. 9 787, færdige Klæder 9 976, Huder og Skind, raa, Fm. 6 052, Jern i Takker Fm. 48 558, i Stænger og Plader Fm. 144 274, i Spiger og Søm Fm. 14 053, i Skinner Fm. 3 207, i diverse Arbeider Fm. 33 741, Kobber og Messing samt Arbeider deraf Fm. 6 588, diverse Metaller Fm. 2 668, Agerbrugs- og Meieriredskaber Fm. 9 979, Maskiner Fm. 17 025, diverse Redskaber og Apparater Fm. 4 293, musikalske og andre Instrumenter Fm. 2 475, Cement og andre Jordarter Fm. 7 774, Slibe og Teglstene Fm. 5 578, Glas, Porcelæn og Fajancer Fm. 5 000, Fernisser Fm. 1 695, Farvestofte Fm. 10 762, Droguer og Kemikalier Fm. 7 507, Oljer Fm. 11 458, Galanteri- og Kortevarer Fm. 5 425, Bøger Fm. 3 162, Møbler Fm. 4 094, diverse Varer Fm. 12 444.

Til Norge og Sverige udførtes: Birkeved for Fm. 7 040, Bøger Fm. 1 055, Krebs Fm. 6 779, Krebskjød Fm. 2 453, Kjød Fm. 10 360, Lax Fm. 1 641, Rug Fm. 12 534, Smør Fm. 99 024.

Havnen besøgte i 1891 af 192 Dampskibe, dr. 86 401 T. og 284 Seilskibe, dr. 71 143 T.; Middeldrægtighed 331 T. mod 312 T. i 1890. For de ankomne norske Skibe var Middeldrægtigheden 358 T. mod 371 i 1890. Fragterne var i Begyndelsen af Aaret lavere end forrige Aar og holdt sig udover Sommeren næsten uforandret for som vanligt at stige udover Høsten. Tilgangen paa Fartøier har været god undtagen paa Østersøhavnene, hvor den hidtil har været knap.

**Fredrikshavn** (Vicekonsulens Beretning): Ligesom i sidste Halvdel af forrige Aar har ogsaa i dette Aar Forretningerne i saagodtsom alle Brancher ligget nede. Den vigtigste Exportartikel, Trælast, som sysselsetter saamange og skaber Liv og Røre i alle vore Havne har ikke



kunnet glæde sig ved stor Efterspørgsel. Vistnok er der udskibet større Kvanta deraf end tidligere, men den modtagne Valuta derfor har kun været altfor ringe. Af sagede Trævarer er der blevet exporteret 22 400 Kbm.; den øvrige Udførsel har bestaaet i Korn, særlig Havre, samt ubetydeligt af Huder og Tjære, alt til en samlet Værdi af 975 000 Fm. Ogsaa Importen har dette Aar været større end i det forrige og har ligeledes bestaaet hovedsagelig af Sukker, Salt og Kaffe saavel som Korn og diverse Manufakturvarer fra Rusland, Tyskland og Frankrige til et samlet Beløb af 345 000 Fm.

Skibsfarten i Distriktet begyndte den 2den Mai og fortsattes til 16de November. Der ankom 9 norske Skibe.

**Kotka** (Vicekonsulens Beretning): Den 1ste Mai aabnedes Kotkas Havn af det finske Dampskib „Finland“. Der ankom i det Hele 375 Fartøier, hvoraf 54 norske Seil- og 6 Dampskibe, der afgik med Trælast. Importen, der hovedsagelig bestod i Korn, Gryn, Tobak, Manufakturvarer, Klæder, Petroleum m. m. fra Rusland og Vine, Kaffe, Sukker, Manufaktur- og Kortevarer samt Kolonialvarer fra Udlandet, beløber sig til en samlet Værdi af Fm. 1 363 374. Der udførtes Trævarer til en samlet Værdi af Fm. 7 060 531, 3 727 440 Kg. Træmasse og 267 659 Kg. Papir til en Værdi af Fm. 711 088; desuden til Udlandet Smør, Fisk og Bær til en samlet Værdi af Fm. 617 761. Totalexportens Værdi bliver saaledes Fm. 8 389 380. Den 20de November isbelagdes Kotkas indre Havn.

**Hangø** (Vicekonsulens Beretning): Importen udgjorde: Bomuld 1 209 118 Kg., Fisk, tør, 3 196 Kg., Kaffe 868 439 Kg., Kognac 8 999 Kg., Petroleum 708 Kg., Salt 3 802 Hl., Sild 16 713 Kg., Sukker 425 045 Kg., Stenkul 1 884 031 Kg., Tobak 1 838 Kg., Vin 54 334 Kg. Exporten bestod i: Fisk, Flesk, Fugl, Havre, Rug, Papir 1 502 148 Kg., Kjød, Smør 6 365 454 Kg., Træmasse, Trævarer, Tjære, Ved. Det i sidste Aarsberetning omhandlede Dampskib „Express“ udførte ogsaa i Vintersæsonen 1890—91 de omkontraherede 26 Ture.

**Helsingfors.** Havnen besøgte af 7 026 Fartøier, dr. 436 236 T., hvoraf fra Rusland 417, Sverige 107, England 147, Tyskland 117, Spanien 15, Belgien 15, Danmark 11, Norge 8, Frankrige 7, Nederlandene 4, Portugal 4, Vestindien 2, Ostindien 1, Italien 1, Nordamerika 1. Af de fremmede var russiske 87, svenske 47, norske 38, engelske 39, tyske 42, danske 19, nederlandske 7, italienske 2, østerrigske 3, fra Kaplandet 1. Det første Skib ankom 16de April og det sidste afgik 29de December.

Totalbeløbet af Hovedstadens Import gik i 1891 op til en Værdi af Fm. 34 891 983, medens Værdien af hele Exporten beløb sig til Fm. 6 246 841; blandt indførte Varer er de vigtigste Korn og Mel, dernæst kommer Manufakturvarer, Korte- og Galanterivarer, Kaffe, Raasukker, Maskiner og Klæder. Den største Post i Exporten indtages af Trævarer af alle Slags til en samlet Værdi af Fm. 3 607 024.

**Kristinestad** (Vicekonsulens Beretning). Der indførtes hertil: Kaffe, Sukker, Salt, Spirituosa, Vine, Tobak, Hvedemel Rugmel, Malt, Gryn, Sild, tør Fisk Kg. 39 086, Petroleum og Jernvarer. Udførselen bestod i: saget og usaget Virke, Ved, Tjære, Havre Kg. 1 700 000, Rug Kg. 222 240, Bær, Kreaturer, Flesk, Kjød, Smør, Fisk.

**Lovisa** (Vicekonsulens Beretning). Exporten bestaar næsten udelukkende af Trævarer. Handelsforbindelserne med Sverige har været ubetydelige, med Norge slet ingen. Et til Stedet anskaffet Mudderapparat har begyndt

sin Virksomhed, men, paa Grund af flere uheldige Forholde, endnu uden synderlige Resultater. Stedet savner endnu Forbindelse med Landets Jernbanenet.

**Torneå** (Vicekonsulens Beretning). Der indførtes Kaffe, Sukker, Rugmel, Hvedemel, Malt, Bladtobak og Kogsalt; der udførtes Rensdyrkjød 11 000 Kg., fersk Fisk 5 000 Kg., salt Fisk 30 000 Kg.

**Ulcåborg**. Importen repræsenterer en Pengeværdi af Fm. 5 117 728. De vigtigste Indførselsartikler har været Garvestofte, raa Huder, Jern og Staal og Arbeider deraf, Kaffe, Sukker, Rug, Uldgarn, Metaller og Arbeider deraf, Hvedemel, Salt og uldvævede Varer. Exporten repræsenterer en Pengeværdi af Fm. 4 357 698; de vigtigste Udførselsartikler er: Beredte Huder for Fm. 1 157 632, Tjære Fm. 1 023 911, Trævæver, Planker, Battens og Bord Fm. 1 864 277.

**Tammerfors** (Vicekonsulens Beretning): Aaret 1891 svarede ikke til de gode Forhaabninger, som man troede at kunne nære om en lignende Livlighed i Fabrikførelse og Vareomsætning som den, der karakteriserede Aaret 1890. Vistnok lod Aarets 4 å 5 første Maaneder i saa Henseende mindre tilbage at ønske, idet Fabrikernes Produkter da i Almindelighed opnaaede fulde Priser, og Efterspørgselen var uformindsket, men senere indtraadte der en lidt efter lidt tiltagende Lammelse i alle Forretningssgrene, der holdt sig til Aarets Slutning. Dette Omslag skrev sig dels fra de vedvarende slette Konjunkturer for Trævæver og den dermed sammenhængende Penge-mangel, dels fra mindre lovende Høstudsigter inden Landet, den synkende Rubelkurs og den forcerede Vareimport; hertil kom, at Bankernes vedvarende tilbagetrukne Holdning med Hensyn til Laan og Diskontering blev skjæbnesvanger for mange mindre Forretningsdrivende, der saa sig nødt til at indstille sine Betalinger. Aaret maa derfor betragtes som iallefald mindre gunstigt.

Fabrikerne arbejdede trods de daarlige Konjunkturer og stadig øgende Lagre af færdige Varer næsten hele Aaret med fuld Kraft alene hindret af lav Vandstand i Eftersommeren. I Bomuldsspinderiet fuldførtes de forrige Aar paabegyndte Udvidelser, og alle ny anskaffede Maskiner sattes i Gang. Fabriken sysselsætter nu ialt ca. 2 100 Personer. Linspinderiet har en Arbejdsstyrke af ca. 925 Personer; Klædesfabriken har under Ledelse af sin nye svenske Disponent gjort betydelige Fremskridt; Asfalttagfiltfabriken sysselsætter en Arbejdsstyrke paa ca. 100, Fyrstikfabriken ca. 140 Personer. Nyopført blev i Aarets Løb kun en mindre Trikotagefabrik.

Aarets Høst maa i det Hele ansees som middels med taalelig gode Priser. Havren slog mindre godt til og opnaaede indtil Fm. 14 pr. Tønde; ogsaa Rodfrugter og Poteter gav mindre Udbytte; Prisen paa de sidste steg til Fm. 10 å 12 pr. Tønde efter at have været nede i Fm. 5. Trælasthan-delen laa nede og Omsætningen var ringe til synkende Priser med midlertidig Standsning af Driften for flere større Sagbrug. Ogsaa Skovafvirkningen aftog betydeligt ifølge den Høsten 1890 mellem Sagbrugseiere og Exportører truffne Overenskomst. De tidligere saa stærkt efterspurgte Planchetter  $1 \times 4$ ,  $1 \times 4\frac{1}{2}$  og  $1 \times 5$  var under Aarets Skibning ganske ud af Markedet, og gamle Lagere deraf ligger usolgt. Ogsaa haandsagede Planker, før meget efterspurgt fra Spanien, solgtes nu kun til yderst lave Priser. Uvisheden med Hensyn til den spanske Handelstraktats Fornyelse øver her ikke liden Indflydelse, da man her har særlig gode Forbindelser med Spanien. Ved, der for Fabrikerne erstatter den altfor kostbar faldende Stenkul, er paa Grund af Fabrikernes Udvidelse og Skovenes delvise Udhuggelse steget betydelig, nemlig fra tidligere 6—7 Fm. pr. liden Favn, med ca. 50 %.

Prisforskjellen mellem Bar- og Birkeved er  $\frac{1}{2}$ —1 Fm. pr. Fav. Exporten af Skovfugl gjaldt ogsaa iaar mest Sverige og var ret livlig. Priserne var i Almindelighed de samme som forrige Aar. Harer udskibedes i mindre Partier til 65—76 penni pr. Stk. Af Dyreskind, der mest gaar til Rusland, anslaaes Udførselen til ca. 700 Stk. Ræveskind á ca. Fm. 15, ca. 100 000 Stk. Ekornskind á 35—40, ca. 8 000 Hareskind á 20—25 p., ca. 50 Maarskind á ca. Fm. 10, ca. 70 Otterskind á ca. Fm. 15. Faare- og Kalveskind efterspurgtes fra Sverige, Rusland, Danmark og Tyskland, men udførtes kun i mindre Partier. Smørexporten er, efterat Jernbanen har anskaffet Afkjølingsvogne og direkte Dampskibsforbindelse med Udlandet er istandbragt, betydelig øget, særlig til England. Exportmængden anslaaes til mindst 100 000 Kg. til en Pris af Fm. 2.60—2.80 efter Kvaliteten. Saakaldt Bondesmør opkjøbtes som tidligere baade for Sverige og Norge og betaltes med Fm. 17—20 pr. L $\mathring{w}$ . Jernbanen herfra til Bjørneborg er under Bygning, hvorved Veien til Havet vil forkortes med ca. 50 Kilometer.

**Wasa** (Vicekonsulens Beretning). Skibsfarten aabnedes her den 14 Mai af 2 Dampskibe, der sprængte Isbaandet; sidste Skib afgik 23 November. Samførselen med Sverige foregik med regelmæssige Dampskibe. Foruden svenske og norske Fartøier har Havnen været besøgt af 196 finske, 59 danske, 8 tyske, 4 russiske, 3 engelske Skibe. Ialt ankom 366, hvoraf 226 Dampskibe. Nogen Konkurrence med de forenede Rigers Fartøier i Fragtfarten er ikke at nævne.

Importen fra Sverige har hovedsagelig bestaaet i Spiger, Staal, Kridt, Farve, ildfast Teglsten, Meieri- og Jordbrugsredskaber, Bødkerverer, Brød, Bøger, Metalvarer og Huder og fra Norge Sei og Sild.

Exporten er foregaaet ret livlig hele Sommeren; der udførtes Kjød og Flesk, Skov- og Søfugl, Smør, Fisk, fersk og saltet, Skind, Taugværk, Drev, Kreaturben, Hamp, Tyttebær, Havre, Rug, Rugmel og Rugmalt, Hvedemel, Foderklid, Byg, Poteter, Kaal og Løg, Beg, Tjære, og Tjæreolie, levende Kreaturer, Æg. Særlig har Aarets Havreexport været usædvanlig stor, ca. 200 000 Tdr. Dette Forhold er paavirket af det befrygtede Exportforbud, der skruede Prisen op i Udlandet og ansporede til forceret Export. Udførselen var derfor i Oktober, og indtil Forbudet traadte i Kraft, ganske betydelig.

Høsten er i Almindelighed faldt ganske tilfredsstillende ud i denne Egn med Undtagelse af Hø og Poteter. Den mislykkede Høst af to saa vigtige Artikler vil dog virke følelig.

Emigrationen, særlig til Amerika, har ogsaa iaar vedblevet, og der er neppe nogen Aftagen at mærke.

**Wiborg** (Vicekonsulens Beretning). Efter en ikke meget streng Vinter aabnedes Skibsfarten hersteds den 10 Mai og varede til 24 November. Der ankom 52 norske Skibe, hvoraf 13 fra Norge. Den indseilede Bruttofragt for norske Skibe beløb sig til Fm. 56 020 for ankomne og Fm. 402 450 for afgaaede. Af norske Skibe ankom i Aarene 1882—91: Seilskibe i 1882: 91, dr. 31 081 T., 1883: 75, dr. 25 367 T., 1884: 63, dr. 20 102 T., 1885: 57, dr. 17 220 T., 1886: 50, dr. 18 541 T., 1887: 72, dr. 22 887 T., 1888: 49, dr. 14 898 T., 1889: 47, dr. 12 796 T., 1890: 34, dr. 10 286 T., 1891: 41, dr. 12 530 T. Dampskibe 1882: 3, dr. 1 531 T., 1883: 2, dr. 496 T., 1884: 5, dr. 3 580 T., 1885: 2, dr. 2 340 T., 1886: 1, dr. 583 T., 1887: intet, 1888: 1, dr. 868 T., 1889: 4, dr. 2 114 T., 1890: 5, dr. 2 214 T., 1891: 11, dr. 7 322 T. Forøgelsen i Antal af Fartøier og Tonnage maa hovedsagelig tilskrives den Omstændighed, at Exporten af Trævarer har været ca. 15 000 Std. større end i 1890.

Skibsfarten formidledes af følgende Fartøier: finske, Dampskibe 43 707 Tons og Seilskibe 46 395 T., russiske D. 912 T., Seil 1 338 T., svenske D. 8 686 T., S. 2 590 T., norske D. 7 322 T., S. 12 530 T., danske D. 5 885, S. 3 141 T., tyske D. 12 954 T., S. 4 171 T., engelske D. 37 902 T., hollandske D. 944 T., S. 4 400 T., franske D. 1 803 T., S. 460 T., østerrigske S. 2 950 T., italienske S. 1 913 T., spanske D. 2 612 T., argentinske S. 593 T., tilsammen Damp 122 727 og Seil 80 481 T.

Indførselen til Viborg fra Udlandet bestod hovedsagelig af Sukker, Sirup, Kaffe, Cikorie, The, Frugter, tørrede og ferske, Kryderier, Konfekt og Bagverk, Korn, særlig Rug, Mel, Malt, Hvedeklid, Gryn, Rodfrugter, Grønsager, Kjød, Fisk, tørret, 72 413 Kg., Sild 1 300 719 Kg., Delikatesser, Smør, Æg, Talg, Marv, Sæbe, Lys, Tobak, Frø, Gjødningsstoffer, Kraftfoder, vævede Stoffer, Baand, færdige Klæder, Galanteri- og Kortevarer, Uhrer, Gummiarbejder, Papir, Vat, Glas, Jern- og Staalvarer, Vandledningsrør, Maskiner og Apparater, Metalvarer, Takjern, Stenkul og Kokes, Stenkulstjære, Olje- og Farvestoffer, Fernisser, Teglsten og Cement, Kridt, Alabast, forarbejdet Sten, Svovel, Korkebark, Huder, Humle, Harpix, Patroner og Krudt, Snedkerarbejder, Hamp, Soda, Glaubersalt, Salt, Vine og Spirituosa, Øl, Porter, Diverse, Apothekvarer, Syrer og Kemikalier, Bøger. Samlet Vægt Kg. 52 408 656, Værdi Fm. 19 587 000.

Udførselens Værdi var Fm. 9 925 000. Af Trælast udførtes St. 52 129, hvoraf til Frankrige 20 168, England 11 302, Danmark 6 110, Holland 5 320, Tyskland 5 083, Spanien 1 677, Belgien 1 644, Afrika 786, Norge 39. Af færdigsagede Trævarer ligger i Trångsund til Udskibning ca. 18 000 Std.

**Åbo.** (Vicekonsulens Beretning). De statistiske Tabeller over Import fra Sverige og Norge hertil og omvendt viser en betydelig Nedgang paa de fleste Artikler. Det befrygtede Exportforbud for Kornvarer bevirkede adskillig Omsætning af Korn. Aarsagen til den formindskede Handelsvirksomhed er ikke blot at søge i den daarlige Høst og slette Trælastkonjunkturer, men endmere i protektionistiske Foranstaltninger i Sverige og Finland.

Udførselen bestod væsentlig af saget Virke, 33 977 Std., Havre 11 856 257 Kg., Rug og Byg 987 356 Kg.

Den fornemste Indførsel fra de forenede Riger har bestaaet af: Alun, Bly, Tinvarer, Cement, Fisk, saltet 196 364 Kg., tørret 226 019 Kg., Farvevarer, Huder, Jernmalm, Jern og Staal, Kobber og Messing, Kridt, Kalk, Lere, Lerrør, Maskiner, Oljer, Kvarts, Slibestene, Tegl, Tran.

Der ankom 1 231 Skibe dr. 392 189 T., hvoraf 874 finske, 76 russiske, 60 svenske, 26 norske, 98 danske, 60 tyske, 52 engelske, 6 hollandske, 2 franske, 2 spanske, 2 italienske.

Det er øiensynlig, at Byen Åbos kommercielle Virksomhed er i Opkomst, og at Byen som Importsted blot overtræffes af Helsingfors; Exportforretningerne derimod er i Åbo mere betydelige end i Hovedstaden, navnlig i Landbrugsprodukter, især Korn, hvortil i de senere Aar er kommet Karve (31 000 M.) og Høfrø (27 000 M.), hvorimod Smørexporten mest gaar over andre Havne; med Hensyn til egen Skibsflaade staar Åbo først blandt alle Landets Byer.

Nedenstaende Opgave viser Art og Mængde af de i Finlands Handelsomsætning med Udlandet i 1891 indgaaende Artikler:

Export: Kreaturer, levende, Heste 2 561 Stkr., Storfæ 5 792, Kalve og Kvier 8 594, Svin 1 281, Vildt, Skov- og Søfugl 366 003 Kg., Flesk og Kjød 1 245 609 Kg., Smør 7 959 465 Kg., Fisk 6 181 151 Kg., Havre 41 309 698 Kg., Rug 3 550 115 Kg., Bær 708 174 Kg., Saget Virke 1 357 911 Kbm., Usaget,

grovere Virke 122 785 Kbm., Ved, Meterfavn 169 078, Træmasse og Pap 21 046 494 Kg., Papir 12 634 089 Kg., Tjære 143 876 Hkl. Jern og Staal: Rujern 5 234 666 Kg., Smeltestykker 2 792 024 Kg., i Stænger 5 545 585 Kg.

Import: Sild 2 742 680 Kg., tør Fisk 769 035 Kg., Havre 3 816 545 Kg., Hvede 1 759 836 Kg., Byg 7 816 263 Kg., Ris 1 885 844 Kg., Rug 16 939 839 Kg., Hvedemel 22 311 679 Kg., Rugmel 30 951 026 Kg., Malt 2 965 803 Kg., Boghvedegryn 1 172 626 Kg., Byggryn 377 672 Kg., Manna-gryn 924 206 Kg., Risgryn 1 008 274 Kg., Petroleum 9 883 431 Kg., Stenkul 62 897 013 Kg., Jern og Staal: Rujern 11 550 734 Kg., Smeltestykker 347 639 Kg., i Stænger 4 935 329 Kg., i Plader 3 451 304 Kg., Bomuld 3 981 100 Kg., Kaffe 5 540 155 Kg., Tobak i Blade 2 188 779 Kg., i Stilker 505 320 Kg., Kogsalt 642 083 Hkl., Sukker, raat 5 473 039 Kg., raffineret 6 026 024 Kg., Spirituosa 442 921 Kg., Vine 1 492 878 Kg. Af de nævnte 20 Udførselsartikler viser 9 en Forøgelse mod 1890, 11 en Formindskelse. Den hovedsagelige Forøgelse falder paa Artiklerne Havre med ca. 7 700 000 Kg.; Papir med ca. 2 200 000 Kg.; Rug med ca. 1 800 000 Kg. samt Smeltestykker med ca. 600 000 Kg. Formindskelsen derimod viser sig hovedsagelig i Artiklerne Træmasse og Pap med ca. 3 000 000 Kg. samt Storfæ med ca. 4 600 Stkr. I Indførselen mærkes en Forøgelse for Artiklerne Rujern med ca. 3 400 000 Kg., Rug og Byg ca. 2 500 000 Kg. for hver, Hvedemel og Petroleum med ca. 1 000 000 Kg. for hver, samt Hvede (umalet) med ca. 500 000 Kg., men viser sig derimod en Formindskelse i Artiklerne Stenkul med ca. 5 700 000 Kg., Rugmel med ca. 4 600 000 Kg., Stangjern med 4 200 000 Kg., raffineret Sukker med ca. 1 500 000 Kg., Raasukker med ca. 130 000 Kg. samt Sild med 600 000 Kg.

Med det, som allerede nævnt, endnu ufuldstændige Materiale kan jeg heller ikke iaar levere nogen udførligere Redegjørelse angaaende Distriktets Handelsforhold i sin Helhed i 1891 eller de forenede Rigers Andel deri og maa saaledes ogsaa nu indskrænke mig til enkelte vigtigere Artikler, om hvilke jeg fra privat Hold velvillig har faaet mere detaljerede Oplysninger: Trælasthanhandelen. Den svære Krise, som Trælastmarkedet havde at gjenne-gaa i 1890 og som har nedtrykket Priserne tildels lavere, end de har været i de sidste tyve Aar gjorde sig mærkbar ogsaa i Aaret 1891, særlig i Begyndelsen af Aaret. Salg i Begyndelsen af Vintersæsonen afsluttedes til næsten ligesaa lave Priser som i Efteraaret 1890. Lagrene var i Alm. og særlig i England meget store. Saavel dette Forhold som de store Betalingsindstillinger, der samtidig indtraf i Consumtionslandene, bidrog til at holde Markedet trykket og forhindre en Prisforhøjelse. Som bekjendt indgikkes i Slutningen af 1890 saavel mellem Sagverksseierne i Sverige som mellem de finske en Overenskomst om i Vinteren 1890—91 at formindske Tømmerafvirkningen og saaledes forhindre en Gjentagelse af den Overproduktion, som for en væsentlig Del havde været Aarsagen til Prisfaldet i 1890. Interessen paa det udenlandske Trævaremarked dreiede sig i Begyndelsen af 1891 hovedsagelig om, hvorvidt denne Overenskomst virkelig vilde lede til noget Resultat eller ikke. Mere end en Gang var lignende Overenskomster bleven indgaaet, men næsten altid havde det ogsaa vist sig, at Resultatet var blevet saagodtsom intet. Udlændingerne stillede sig som Følge heraf ogsaa denne Gang meget mistroiske, og der gik lang Tid hen, inden det lykkedes at overbevise dem om, at en Indskrænkning i Aarets Tømmerafvirkning virkelig havde fundet Sted. Det var først efterat Afvirkningsresultatet var blevet bekjendt og det havde vist sig, at der baade i Sverige og Finland var blevet virket mindre Tømmer end i de foregaaende

Aar, at Afsætningerne begyndte at gaa livligere, og en om end ringe Spekulationslyst begyndte at give sig tilkjennde. Dette havde naturligvis tilfølgende, at Prisen paa Trævarer blev fastere, og at i Løbet af Sommeren og Høsten en Forhøielse lidt efter lidt indtraadte, der ved Slutningen af Aaret beløb sig til ca. 10 % pr. Standard og i visse Tilfælde til og med til mere for større Dimensioner.

At denne ikke ubetydelige Prisforhøielse udelukkende bør tilskrives den ved Overenskomsten frembragte Formindskelse i Aarets Tømmerafvirkning, derom hersker der ingen Tvivl, saa meget mindre som den almindelige Stilling paa Verdensmarkedet ikke kunde give nogen berettiget Anledning dertil, snarere omvendt. Forskjellen i Tømmertilvirkningen i Vinteren 1890—91 var ingenlunde ringe sammenlignet med foregaaende Aars. Kunde man fæste fuld Tiltro til de Opgaver, der publiceredes paa Sageiernes Møde i December Maaned, skulde denne Forskjel være ganske betydelig, og der skulde saaledes i Vinteren 1889—90 være virket 10 169 825 Str. Tømmer mod blot 5 937 445 Stkr. i Vinteren 1890—91. At Finland imidlertid har vidst at benytte sig af de gunstige Konjunkturer paa Markedet for Skibning af Trævarer samt ogsaa turde have havt betydelige Lagre igjen fra foregaaende Aar, fremgaar af den store Export, som i Aaret 1891 fandt Sted, og som uden Tvivl kan betegnes som en af de største, Finland hidtil har havt. Toldstatistiken udviser saaledes følgende Zifre for Exporten af Trævarer fra Finland: Aar 1890 — 1 073 012 Kbm. og Aar 1891 — 1 357 911 Kbm. Beholdningerne ultimo December 1891 i Finland turde imidlertid være ikke ubetydelig mindre end de, der fandtes paa samme Tidspunkt 1890. De mange nye Sagbrug, der sattes i Virksomhed i Aarene 1889—1890, og som for største Delen var bestemte til Opsætning af smaa Tømmer, havde til Følge, at Finlands Trævaremarked var overfyldt af saakaldte „Scantlings“ og „Planchetter“ (Bord under 6 Tommers Bredde). Disse stod Vinteren 1890—91 i en uhørt lav Pris. Planchetter solgtes saaledes i denne Tid til 80 frcs. f. o. b. og adskillige Salgsslutninger foretoges til og med til ikke ubetydelig lavere Priser. Heldigvis optraadte Frankrige som Følge af de forandrede Toldforhold med stor Spekulationslyst ligeoverfor saadanne Planchetter, hvoraf Følgen blev, at der indtraadte en Forhøielse ogsaa paa denne Artikel og Forskjellen i Priserne ved Slutningen af Aaret i Sammenligning med dem, hvormed Salgstiden begyndte, turde kunne anslaaes til ca. 15 frcs. De daarligere Forhold paa Trævaremarkedet 1890—91 har havt til Følge, at Spekulationslysten m. H. t. Anlæg af nye Sager har ophørt, og at der neppe turde være et eneste nyt Saganlæg at notere i 1891. Ved Sagværkseiermødet hersteds i December Maaned sidstl. foresloges ogsaa for Vinteren 1891—92 en Formindskelse i Tømmerafvirkningen af 25%, hvilket Forslag bifaldtes af den største Del af Mødets Medlemmer.

Sildemarkedet. Da det norske Vaarsildfiske i 1891 viste sig at give et mindre Udbytte, og der ligeledes paa den svenske Kyst erholdtes mindre fuld Sild end i det foregaaende Aar, begyndte Sæsonen med temmelig høie Priser, der senere paa Sommeren steg end yderligere. Paa Grund heraf var Omsætningen af Vaarsild i Begyndelsen noget mat, men blev siden livligere, da Forbrugerne blev overtydede om, at Priserne ikke vilde komme til at falde, men tvertimod var i Stigende. Vaarsilden var i 1891 af særdeles god Kvalitet og som Følge deraf meget efterspurgt. Da den imidlertid var temmelig dyr, importeredes tillige et større Parti svensk Tomsild, som, uagtet den var meget billig, alligevel viste sig at være ganske godt anvendelig. Kvaliteten var vistnok ikke synderlig bedre end sædvanligt, men

Silden var vel saltet, nedlagt i gode Tønder og pakket med Omsorg, hvorfor den ogsaa fandt god Afsætning. Ud paa Eftersommeren ankom vistnok et Parti Tomsild, som befandt sig at være mindre vel saltet og derfor tog Skade, men dette Parti var kun ubetydeligt; forøvrigt viste den svenske Tomsild sig meget anvendelig. Som sædvanligt importeredes om Høsten et større Parti skotsk Fedsild, men da Kvaliteten viste sig at være daarligere end det foregaaende Aar, og den desuden stillede sig temmelig dyr, var Forbrugerne mindre tilfreds med denne Vare. Havde det norske Fedsildfiske været rigere, vilde sikkert den skotske Sild ikke have fundet noget Marked hersteds; men da det norske Fiske begyndte sent, og Priserne for god Vare holdt sig meget høje, blev man nødsaget til at gribe til den skotske Sild. Først i December Maaned ankom en større Dampskibsladning norsk Fedsild, dog næsten udelukkende bestaaende af Smaasild, der stillede sig temmelig billig, og som Følge deraf fik god Afsætning. Sildomsætningen hersteds i 1891 kan idetheletaget betegnes som tilfredsstillende, uagtet Priserne holdt sig temmelig høje. For den kommende Sæson synes Udsigterne at være gode, da de herværende Beholdninger af gammel Sild er meget reducerede; dog bør det med Bestemthed fraraades at sende Sild hertil paa Spekulation, da Erfaringen har vist, at en saadan Fremgangsmaade næsten altid har medført et daarligt Resultat for Exportørerne.

Jordbrugs- og Meieriredskaber. Omsætningen af svenske Maskiner og Jordbrugsredskaber i Finland i 1891 har vistnok paa det nærmeste været den samme som i 1890. Den livlige Efterspørgsel efter Separatorer og andre Meieriredskaber viser hvor stærkt Meierivæsenet for Tiden udvikler sig i Finland og Antallet af de i det sidstforløbne Aar dersteds og navnlig i Savolaks anlagte Meierier gaar vistnok op til mindst 200. Større Dampmaskiner og Dampkedler fra Sverige har i Aarets Løb været Gjenstand for større Efterspørgsel end tidligere. Som Følge af de betydelige Laan, og den Toldfrihed for de fornødne Maskiner, som den finske Stat indrømmer Møllebyggere, har Mølleindustrien taget ny Fart, og saavel Dampmaskiner som Specialmaskiner til flere Anlæg ere blevne bestilte fra Sverige. Torvindustrien er ogsaa her paa flere Steder begyndt at interessere de finske Jordbrugere og Forretningsmænd. Nogle Torvbearbejdelingsmaskiner er allerede leverede hertil fra Sverige, og fra flere Hold kan vistnok nye Bestillinger imødesees. Da de svenske Maskiner til denne Industri langt overtræffer de fleste andre Landes og specielt de tyske, synes man at kunne nære det bedste Haab om en betydelig Afsætning hersteds i denne Branche.

Plouge udgjorde tidligere den fornemste Artikel, som for Jordbrugets Skyld importeredes til Finland fra Sverige; men denne Export turde være noget i Aftagende, idetmindste tiltager den ikke, dels fordi der i Finland nu tilvirkes meget efterspurgt og billige Plaugmodeller, dels, og kanske især af den Grund, at de svenske Værksteder er begyndt at tilvirke en i flere Henseender mindre god Vare; Prisen er gaaet ned, men ofte paa Bekostning af Varens Kvalitet.

Af de svenske Forsikringsanstalter, der ved Begyndelsen af Aar 1891 drev Forretning i Finland, har blot følgende Anstalter hidtil faaet Bemyndigelse til efter den nye Forfatnings Ikrafttræden at fortsætte sin Virksomhed dersteds nemlig: Forsikringsaktiebolaget „Skandia“, Livsforsikringsaktiebolaget „Nordstjernan“, Do. „Thule“, Do. „Victoria“, Søforsikringsaktiebolaget „Vega“, Do. „Ägir“, Brand- og Livsforsikringsaktiebolaget „Svea“, Do. „Skåne“, Ulykkesforsikringsaktiebolaget „Skandinavien“ samt Brandforsikringsaktiebolaget „Fenix“. Der findes neppe noget norsk Forsikringsselskab, der for Tiden har sin Virksomhed i Finland.

I de senere Aar har flere af de finske Sagbrug begyndt at forædle sine Produkter, og er det derfor lykkedes hersteds at finde Afsætning for et ikke saa ubetydeligt Antal svenske Træforædlingsmaskiner. Uagtet de svenske Maskiner idetheletaget stiller sig betydelig dyrere end saadanne fra andre Lande, har dog det ypperlige Materiale og den omsorgsfulde Udførelse hos mangen Kjøber afgjort Valget til de svenske Maskiners Fordel.

Som Følge af at nogle finske mekaniske Værksteder nu er begyndt at slaa sig paa Specialtilvirkninger, kan det ikke nægtes, at endel svenske Fabrikater har maattet vige Pladsen for finske, men idetheletaget synes dette dog ikke at have saa meget at betyde, da Landets Forbrugsevne er betydelig større end hvad Værkstederne, idetmindste hidtil, kan producere, og antagelig vil endnu længe Finland, forat kunne tilfredsstille flere af sine Behov, være henviste til de svenske Værksteder.

Smørmarkedet. I Begyndelsen af 1891 syntes det som om Afsætningen af det finske Smør skulde blive trægere end i det foregaaende Aar. Der indtraf imidlertid koldere Veir, der medførte en livligere Omsætning og fik Prisen til at stige. Den herved foraarsagede forøgede Tilførsel trykkede Priserne ned i Februar, men i Marts Maaned bedredes Stillingen paany og Priserne blev igjen de samme som i Januar Maaned eller 125 Penni pr. finsk  $\mathcal{F}$ . Den om Vaaren sædvanlige Nedgang i Priserne gjorde sig ogsaa iaar snart gjældende, og April Maaned sluttede med et særdeles flaut Marked med faldende Tendenser og en Middelpris af 115 Penni. I Mai Maaned, hvor Produktionen er i stærkt Tiltagende, faldt ogsaa Priserne for hver Uge, og ved Slutningen af Maaneden var den høieste Pris, der noteredes, kun 102 Penni. Den stærke Tørke i Begyndelsen af Sommeren bevirkede vistnok, at Produktionen i Juni Maaned ikke tiltog i samme Forhold, som tidligere har været Tilfældet, men den forøgede Tilførsel af det finske Smørs farligste Konkurrent paa det engelske Marked, nemlig det irske Smør, gjorde at Priserne desuagtet ikke steg, endskjønt Veirforholdene ogsaa i Juli Maaned var ugunstige for Smørproduktionen, og kunde Priserne i disse Maaneder ikke noteses højere end til 95 Penni pr.  $\mathcal{F}$ . Fra August Maaned derimod indtræder en jevn Prisstigning og i Begyndelsen af Oktober stod Priserne atter i samme Høide som i Januar. Slutningen af Oktober, ligesom Maanederne November og December udviser en højere Pris, end Tilfældet har været i de 3 sidste Aar, og i de sidste Uger af 1891 var Gjennemsnitsprisen 137 Pesmi pr.  $\mathcal{F}$ , en Pris, man ikke paa mange Aar har opnaaet for finsk Smør i Udlandet. Den ved en daarlig Høst og almindelig Mangel paa Foder foraarsagede betydelige Formindskning af den finske Smørproduktion har dog bevirket, at denne Stigning i Priserne ikke er kommet de herværende Producenter tilgode i samme Udstrækning, som ellers kunde have været Tilfældet. Markedet i 1891 kan dog idetheletaget ansees som fordelagtigere og Middelprisen for Aaret som højere, end Tilfældet har været siden 1885. Smørets Kvalitet i Finland er i stadig Fremgang og de finske Producenter kan sikkerlig glæde sig ved at være paa god Vei til at tilkjempe sin Vare en fremragende Plads paa Verdensmarkedet, saafremt ikke paa Grund af gammel Tradition den største Del af Landets Produktion fremdeles exporteredes til Danmark.

En Forandring heri kan dog ikke længe lade vente paa sig og tilstræbes ivrig fra flere indflydelsesrige Hold, idet man fremholder de store pekuniære Oprofrelser, som de svenske Smørproducenter har ment at burde underkaste sig forat frigjøre sig for de danske Mellemlandlere, og det heldige Resultat, som dette ogsaa har medført for hele den svenske Meieri-



bedrift. De noget høiere Priser, som for Tiden kan erholdes i Danmark for det finske Smør, kan vel neppe modsvare det Tab, sammes Renommée lider paa Verdensmarkedet ved at omsorteres og udskibes af danske Mellemhandlere. Ved ihærdigt Arbejde at søge at gjøre sit Mærke velkjendt paa det engelske Marked og derved sikre samme et stadigt Afsætningssted, er vistnok for den finske Meierieier af altfor stor Betydning til, at han i Længden af en tilfældig Gevinst skal lade sig forlede til at overse Fremtiden; og at Danmark for det finske Smør ikke kan betragtes som andet end som tilfældigt Afsætningssted, derom kan der vel neppe nu kunne opstaa nogen Tvivl. Til Rusland er der ogsaa i 1891, i Lighed med det foregaaende Aar, blevet exporteret ikke ubetydelig finsk Smør, dog hovedsagelig fra de østlige Dele af Landet; Priserne har været de samme som tidligere, eller 13--20 Rubel pr. Pud. Bondesmør er fremdeles i Aftagende og har i 1891 staaet ganske høit i Pris.

Høsten. I yderst faa, om overhovedet i nogen Egn af Storhertugdømmet, har Landbrugeren havt Grund til at rose Resultatet af Høsten i 1891. Om ogsaa Rugen, Finlands fornemste Kornsort, i en temmelig stor Del af Landet har givet et rigt Udbytte baade i kvantitativt og kvalitativt Henseende, og Værdien af Rughøsten desuden blev ikke ubetydelig forøget ved de høie Priser, som denne Vare betingede, saa har dog paa den anden Side i en ikke saa liden Del af Landet Rugen ogsaa lidt under fuldstændig Misvæxt. Særlig har dette været Tilfældet i Landets ældste opdyrkede Egn, Åbo Låns sydvestlige Del, hvor en stærk Nattefrost ødelagde Rugaxene, og i hele Karelen, i hvis nordlige Del dog Rugavlen indtager en mindre vigtig Plads end i de sydlige Dele af Landet. For Vaarsædens Vedkommende har der derimod paa det nærmeste været fuldstændig Misvæxt over næsten hele Landet. Endogsaa fra Eiendomme, der staa temmelig høit med Hensyn til Dyrkningen, opgives Afkastningen til tre à fire Fold og paa mange Steder til knapt to Fold. Havrehøstens Tilstand, der spiller en saa betydelig Rolle for Kreaturfodringen, maa i endel Egne have været saameget mere kjendelig, som ogsaa Høafkastningen paa store Strækninger af Landet har havt et i høi Grad utilfredsstillende Udfald. Aarsagen til denne Kalamitet, som paa en mærkbar Maade turde indvirke paa Tilgangen af Melk ved mange Meierier, maa, som flere Gange tidligere, tilskrives den overordentlig strenge Tørke, som herskede i den største Del af Finland helt siden Begyndelsen af Juni Maaned. Ogsaa Potethøsten har paa Grund af Tørken havt et temmelig utilfredsstillende Udfald i endel Egne, omend andre Dele af Landet har kunnet glæde sig ved en temmelig god Afkastning. Dog klages der fra mange Hold over, at Poteterne viste Tilbøielighed til at raadne, noget, som imidlertid ifølge Sagkyndiges Udsagn turde tilskrives dels den Omstændighed, at der er blevet anvendt Sættepoteter, der var behæftede med Svampesporer, dels ogsaa at Poteterne er blevne optagne, medens Jorden endnu var for varm, og senere forliden afkjølede, inden de optoges i Opbevaringsrummene.

Under saadanne Forhold har det ikke kunnet forhindres, at der er opstaaet en meget stor Nød blandt Befolkningen i adskillige af de af Misvæxt hjemsøgte Dele af Finland, især af visse Egne af Uleåborgs, Kuopio og Wiborgs Län. Til Afhjælpelse af denne Nød er dog de mest energiske Forholdsregler blevet truffene fra det Offentliges Side, og den private Velgjørenhed har ogsaa i dette Tilfælde vist sig meget virksom, idet der overalt i Landet er blevet dannet Understøttelsesforeninger og foretaget Indsamlinger til Fordel for de nødlidende Egne. Som Følge af den i 1891 i

mange Egne af Rusland herskende Misvæxt, udfærdigedes der ogsaa i Finland Forbud mod Udførsel af Rug, Rugmel og Klid fra og med den 27de August, og af alslags Korn undtagen Hvede, samt af Potetes, ligesom af Mel, Malt, Gryn, Deig og Brød tilvirket af nævnte Kornsorter, eller af Potetes fra og med den 16 November. Imidlertid, da de omhandlede Udførselsforbud allerede længe paa Forhaand var at forudse, og den deraf følgende Stigning paa det europæiske Kornmarked ogsaa opfordrede til hurtig Udførsel, forceredes Udførselen af Korn fra Finland i den Grad i den lovlige Tid, at Aarets Export af Rug gik op til 3 550 000 Kg. mod 1 750 000 Kg. i 1890, og af Havre til 41 310 000 Kg. mod 33 580 000 Kg. i 1890.

Emigrationen. Nogen fuldstændig Opgave over Størrelsen af Emigrationen fra Finland foreligger endnu ikke, men efter al Sandsynlighed har den været meget betydelig. Alene fra Østerbotten er der ifølge officielle Kilder udvandret 4 825 Personer, hvoraf 3 240 Mænd, 1 112 Kvinder og 473 Børn. Som Understøttelse til disse Udflyttedes efterladte Familier er der af Fattigvæsenet i Kommunerne udbetalt kontant ca. 6 000 Fmk. foruden et ikke ubetydeligt Beløb i Korn. I Anledning af de sidst forsamlede Stænders Petition om, at der maatte blive anstillet Undersøgelser angaaende de mislige Forhold, der er en Følge af Emigrationen, og udarbejdet Forslag til sammes Afhjælpelse, er det blevet henstillet til Guvernørerne, efterat have indhentet nærmere Oplysninger angaaende disse Forhold, at afgive Udtalelse og Forslag i Sagen. Udredningen omfatter følgende Spørgsmaal: i hvilken Udstrækning Emigrationen har fundet Sted og om derved er opstaaet Mangel paa Arbeidere navnlig for Jordbruget; hvilken Del af Befolkningen viser Tilbøielighed til at emigrere; hvilke ere de fornemste Aarsager til Emigrationen; til hvilke Steder Emigrationen fortrinsvis har fundet Sted; i hvilken Grad Emigrationen har medført Ulemper for de hjemmевærende og for de Emigrerendes „Retsindehavere“; hvilke Ulemper Kommunerne har havt med Hensyn til Indfordring af de kommunale Skatter og ogsaa forøvrigt som Følge af Emigrationen; paa hvilken Maade og hvorvidt de Hjemmевærendes økonomiske Existence er blevet betrygget, forinden de Emigrerende afreiste; i hvilken Udstrækning Emigranterne ved Pengeforsendelser har understøttet sine hjemmевærende Slægtninge; hvilke har været Følgerne af Emigrationen i sædelig og social Henseende; samt i hvilken Grad de hjemvendende Emigranter har været istand til at sørge for sig selv, eller om de er faldt Kommunerne til Byrde.

Med Hensyn til de i Aarets Løb i Finland vedtagne vigtigere Bestemmelser, der vedrøre Handel og Skibsfart, tillader jeg mig, foruden begge de ovenomhandlede Kornudførselsforbud, at nævne:

Udfærdigelse under 11 Juni af en Kundgjørelse angaaende de Vilkaar, under hvilke udenlandske Forsikringsselskaber kan drive Forsikringsvirksomhed i Finland;

Udfærdigelse under 19 November af en Kundgjørelse angaaende Stempelling af Guld- og Sølvarbejder;

Udfærdigelse under 21 December af en Forordning angaaende Stempelafgift i Storhertugdømmet Finland, samt

Udfærdigelse under samme Dag af Forordninger dels om Skat for Tilvirkning af maltholdige Drikke, dels om Skat paa Spillekort, dels ogsaa om den Afgift, der skal erlægges af Udlændinge, der i Finland driver Handel eller anden Næring.

Den førstnævnte af disse Kundgjørelser turde have særlig Interesse for de forenede Rigers Forsikringsselskaber, paa Grund af de strenge Bestem-

melser, som deri fastsættes saavel for Retten til at drive Forsikringsvirksomhed i Finland som ogsaa med Hensyn til Kontrollen med disse Selskabers fremtidige Virksomhed dersteds.

Blandt de Forandringer i de finske Toldsatser, som i 1891 er blevne vedtagne, bør nævnes de nedsatte Toldafgifter, som den 26 August blev fastsatte for Mais og Maismel, samt den fuldstændige Toldfrihed indtil 1 Juli 1892, som under 9 December indrømmedes begge de nævnte Artikler.

Der er neppe i Finland i 1891 blevet aabnet nogen ny Kommunikationsvei af større Betydning. Derimod har man med Iver fortsat Arbejderne til Fuldendelse saavel af den besluttede Statsbane gennem Karelen, fra Wiborg gennem Sordavala til Joensuu, med Sidebaner til Wärtsila Brug og Imatra, som ogsaa af den nye Statsjernvei fra Tammerfors til Bjørneborg.

### M. Bjørnstjerna.

## Buenos Aires.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto-fragter. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
<b>I. Ankomne.</b>									
Fra Norge til Hovedstationen . . . . .	2	1 227	-	-	2	1 227	-	-	1 986
„ Sverige til Hovedstationen . . . . .	8	6 019	-	-	8	6 019	-	-	9 115
„ andre Lande til Hovedstationen . . . . .	177	98 773	10	5 859	187	104 632	-	-	138 502
„ andre Lande til Vicekonsulstationerne . . . . .	59	29 161	56	30 826	115	59 987	-	-	45 105
Ialt	246	135 180	66	36 685	312	171 865	1	1 024	194 708
<b>II. Afgaaede.</b>									
Til Sverige fra Hovedstationen . . . . .	2	909	-	-	2	909	-	-	1 110
„ andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	105	60 173	92	49 360	197	109 533	-	-	63 867
„ andre Lande fra Vicekonsulstationerne . . . . .	89	44 516	30	19 868	119	64 384	-	-	58 960
Ialt	196	105 598	122	69 228	318	174 826	1	1 024	123 937

For Havari eller Ordre ankom 21 Skibe dr. 8990 Tons.

Af svenske Skibe ankom 42 dr. 17 809 Tons.

I 1890 var den norske Skibsfart: Ankomne med Ladning 430, 235 545 T., i Ballast 52, 24 691 T., ialt 482, 260 236 T. Afgaaede med Ladning 204, 96 239 T., i Ballast 321, 189 003 T., ialt 525, 285 242 T. Bruttofragter med ankomne Skibe Kr. 7 544 862, med afgaaede Kr. 2 314 044.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Fartøier ved Hovedstationen Kr. 7 041.36, ved Vicekonsulsstationerne Kr. 2 412.61; af svenske Fartøier ved Hovedstationen Kr. 753.77, ved Vicekonsulsstationerne Kr. 517.13. Expeditionsafgifter af norske Expeditioner Kr. 2 155.00, af svenske Kr. 266.00.

*Aarsberetning dateret 16 April 1892.*

En naturlig Følge af de økonomiske Vanskeligheder, hvorunder Republiken befinder sig, har været en næsten fuldkommen Stands i alle betydeligere offentlige og private Foretagender og en Indskrænkning i Forbruget af udenlandske Artikler, hvoraf Importen under det forløbne Aar viser en Tilbagegang af over 50 %.

At disse Forholde ikke har kunnet undlade at have Indflydelse paa de forenede Rigers Skibsfart herpaa, er en Selvfølge. Den stedfundne Formindskelse i Antallet af ankomne norske Fartøier opgaar i Henhold til foranstaaende Oversigt til 170 Skibe med 88 371 Tons, eller 65 % hvad Antallet betræffer og 35 % for Tonnagens Vedkommende sammenlignet med det foregaaende Aar. Den stedfundne Reduction i den ankomne Tonnage har imidlertid, da Exporten ikke har aftaget i synderlig Grad, forarsaget, at et større Procentantal af vore Fartøier ere afgaaede herfra med Ladning, end under noget andet tidligere Aar.

Til Hovedstationen ankom med Ladning fra England 116 norske Fartøier, dr. 69 224 Tons, fra de forenede Stater 21, dr. 13 828 Tons, fra Canada 3, dr. 1 992 Tons, fra Brasilien 25, dr. 6 677 Tons, fra Frankrig 4, dr. 1 364 Tons, fra Belgien 5, dr. 2 775 Tons, fra Tyskland 1, dr. 450 Tons, fra Spanien 1, dr. 568 Tons, fra Sverige 8, dr. 6 019 Tons og fra Norge 2, dr. 1 227 Tons.

Fra Hovedstationen afgik med Ladning til Sverige 2, dr. 909 Tons, til England 69, dr. 40 268, til de forenede Stater 6, dr. 4 292, til Tyskland 5, dr. 2 757 Tons, til Spanien 1, dr. 464 Tons og til Danmark 1, dr. 604 Tons. Af disse vare 33 lastede med Quebracho-Træ, 4 med Cedertræ, 31 med Hvede, 1 med Mais, 4 med Talg, 11 med saltede Huder, 4 med tørre Huder, 13 med Ben og Benaske, 1 med Uld og 1 med Mulæsler.

De hertil ankomne norske Fartøier havde en Besætning af tilsammen 3 213 Mand.

Der paamønstredes paa norske Skibe 182 Nordmænd, 71 Svenske og 56 Udlændinge — tilsammen 309.

Der afmønstredes 134 Nordmænd, 63 Svenske og 64 Udlændinge — tilsammen 270.

Rømninger. Heri fremviser det forløbne Aar en glædelig Tilbagegang, idet der fra norske Fartøier blot er anmeldt rømt 4 Nordmænd og 12 Udlændinge, der alle vare paamønstrede i Udlandet. Dette Resultat skyldes vistnok delvis den Virksomhed, der udfoldes blandt Søfolkene af saavel Sømandsmissionens Udsending, som af det her nylig etablerede Sailors' Home, om jeg end maa antage, at de virksomste Faktorer har været lave Hyrer og Overflod paa Søfolk, der, begjærlige efter at komme herfra, hvor intet Arbejde var at erholde, indgik paa hvilkensomhelst Betingelse.

Af opsparede Hyrebeløb er der hjemsendt gennem Generalkonsulatet for 19 norske Sømænd Kr. 2 384.24.

Fragnetmarkedet har under hele Aarets Løb i det Hele taget været ret livligt, ihvorvel Raterne lige til November Maaned holdt sig lave. I sidste Halvdel af November begyndte de imidlertid at stige og vare under de sidste Dage af November og i Begyndelsen af December meget høje for Kornlaster, men begyndte snart atter at falde.

Kornfragter. Under hele Aaret, men især i Februar og Marts, var Efterspørgselen efter Tonnage for disse ret livlig, dog kun for Hvede samt en og anden Linsædlast. Raterne varierede mellem 18 og 21 Frs. fra

Boca og 25 à 30 frc. fra Rosario. Maishøsten blev ødelagt af Græshopper saa neppe en eneste Ladning af denne Vare blev skibet med Seilfartøi, idet Routedampskibene optog det lille Forraad, Græshopperne havde ladet tilbage. I November blev Efterspørgselen efter Tonnage atter livlig, og for Januar og Februar Lastning betaltes lige optil 21 à 22 sh. fra Boca og 30 sh. fra Rosario. Mod Midten af December blev Markedet atter flauere. Størstedelen af disse høie Rater blev dog betalte af Spekulanter for Skibe „to arrive“, men saavel Spekulanter som Exportører fandt snart at de havde forregnet sig, først paa den Stigning, de havde beregnet Hvedepriserne vilde undergaa i Europa paa Grund af Udførselsforbudet i Rusland, dernæst paa Produktionskvantumet af Hvede her, samt endelig paa Guldagioen. Dampskibe blev sluttede for optil 35 sh. fra Rosario. Spekulanterne vil derfor lide betydelige Tab, idet Raterne ved Aarets Slutning allerede var faldt til 17 à 18 sh. fra Boca og 24 à 25 sh. fra Rosario.

Ogsaa paa indeværende Aars Høst har Græshopperne foraarsaget betydelig Skade.

Saltede Huder. Som sædvanlig var det kun den første Halvdel af Aaret, der medførte Efterspørgsel efter mindre Seilskibe for denne Vare. Raterne vare paa Høidepunktet 35 sh. fra de nedre Havne og lige optil 40 sh. fra de øvre, dette dog kun for mindre Skibe paa 200 à 300 Registertons. Dampskibene optog Alt, hvad der kom i Markedet under Aarets sidste Halvdel.

Uld og tørre Huder til Europa blev, som under de tidligere Aar, udelukkende optaget af Dampskibe, hvorimod betydelige Kvanta skibedes til Staterne med Seilskibe for en Fragt af 3.00—6.00 amrk. Dollars pr. Register-ton.

Talg afskibedes ligedes under Aarets første Halvdel væsentlig pr. Seilskibe. Raterne varierede mellem 20 sh. og 35 sh. pr. Ton, alt efter Lastested, Lossested og Markedets Behov.

Ben er under hele Aarets Løb afskibet nogenlunde jevnt til Noteringer fra 17 sh. til 24 sh. fra Boca og forholdsvis mere fra Floderne. Til Staterne have Raterne holdt sig mellem 3.50 og 6.00 amrk. Dollars pr. Ton, Alt efter Lastested og Efterspørgselen.

Benaske er afskibet under hele Aaret til 14—18 sh. fra Boca og forholdsvis mere fra de øvrige Havne.

Lumber. For denne Artikel er under Aarets Løb et mindre Antal Skibe befragtede her til 14 à 15 amrk. Dollars for Pitch Pine og 10 à 11 amrk. Dollars for Sprunce. Standsningen i Byggeforetagender har hæmmet betydelig Indførselen af denne Vare.

Kulfragterne have holdt sig meget lave og i Nedgaaende, saaledes at der ved Aarets Slutning kun tilbødes 15 sh. til Buenos Aires. Her paa Stedet er dog neppe et eneste Skib befragtet for denne Vare.

Quebracho-Træ er afskibet i betydelige Kvanta under hele Aaret. Noteringerne varierede mellem 16 og 25 frc. fra Buenos Aires og forholdsvis høiere fra Paranafloden.

Af Ceder har man begyndt at skibe nogle Ladninger med Seilskibe. Fragten har været 20 à 25 sh. fra Boca og 25 à 32 sh. fra Rosario pr. Ton.

Hø. Denne Artikel, hvorfor der i Brasilien er stor Efterspørgsel, skibes næsten udelukkende fra Rosario. Fragterne herfra til Rio de Janeiro og Santos have varieret mellem \$ 3.00 og \$ 6.00 pr. 40 Kubikfod.

Skibsafgifter. Under indeværende Aar ville følgende Afgifter afkræves hertil ankommende Fartøier:

I Fyrafgift skal betales: af Skibe, der ankomme fra Havn udenfor Floden, en Afgift af 7 Centavos Guld pr. Ton. For Skibe (over 5 Tons) i Flodfart betales 1 Centavo Guld pr. Ton for Indgaaende og 1 Centv. for Udgaende. Skibe, der komme eller gaa i Ballast, betale Halvdelen af nævnte Afgifter. Skibe, der anløbe for Havari eller i Nødhavn, skulle være fri for Afgift, medmindre de udføre Losse- eller Lasteoperationer, ligesaa Skibe, der anløbe Atlanterhavs Havne søndenfor Chubut. (Lov af 7 Novbr. 1891).

I Sundhedsafgift skal der af hvert Handelsskib, der ankommer fra Udlandet, betales en Centavo Guld pr. Reg.-Ton. Komme Skibene fra smittet Havn eller de mangle Sundhedspas, skulle de betale det dobbelte Beløb. Hvis de komme i Ballast og uden Passagerer, skulle de betale det halve Beløb. Skibe, der besøge Atlanterhavne søndenfor Chubut, betale ingen Sundhedsafgift. (Lov af 7 November 1891).

Havne- og Kaiafgift. Handelsskibe, der seile ind i Hovedstadens Havn (ved „Hovedstadens Havn“ forstaaes ogsaa Boca del Riachuelo og Puerto Madero), skulde betale følgende Afgifter: 1) Indløbsafgift: Skibe fra 100 til 150 Tons 10 Centavos Guld pr. Ton. Skibe paa over 150 Tons 20 Centavos Guld pr. Ton. Brøk af Ton regnes som hel Ton. Dampskibe og Skibe i Ballast skulde betale Halvdelen af nævnte Afgift. 2) Opholdsafgift: Skibe paa indtil 100 Tons 13 Centavos Guld pr. Dag. Skibe paa over 100 Tons betale 13 Centavos Guld pr. Dag for hver 10 Register Tons af de første 100 Tons og 7 Centavos, ligeledes pr. Dag, for hver 10 Tons af den overskridende Tonnage. Fra al Betaling af Afgift ere fritagne: oversøiske Skibe, der indløbe i Nødhavn, forudsat at de ei udføre Laste- eller Losseoperationer. Skibe, der doksættes, saalænge Doksætningen varer. Skibe, der løber ind for at reparere, for en Tid af ei over 15 Dage. Ligger Skibet i 15 Dage uden at have gjort nogen Reparation, eller det modtager Ladning, skal det tabe al Ret til Fritagelsen og betale Afgift helt fra Ankomstdagen. (Lov af 7 Novbr. 1891).

Kranafgift. For Brug af de hydrauliske Kraner skal der betales 35 Centavos Guld pr. Ton, eller Brøkdelen af Ton, af de Varer, der staa angivet paa Fartøiets Konossementer. (Lov af 7 Novbr. 1891).

Kystfart. Skibe i Kystfart skulde betale en aarlig Bevilling, der for Fartøier over 50 Tons beløber sig til 10 Pesos Papir for hver 10 Tons eller Brøk af 10 Tons. Oversøiske Lastedampere kunne, for Opnaaelse af de med „Previllegio de Paquete“ forbundne Fordele, betaler en Bevilling for hver Reise med 150 Pesos Papir, Postdampskibe 50 Pesos Papir for hver Reise.

Fartøiers Udklarering. De Formaliter, der tidligere var forbundne med Fartøiers Udklarering foraarsagede ofte et Ophold af flere Dage, idet disse, der tjente som Pant ligeoverfor Toldboden, først fik Tilladelse til at seile efterat Afskibeerne havde bragt sine Toldpapirer i orden. Fra den 1 Januar d. A. er en Bestemmelse traadt i Kraft, i Henhold hvortil Tolden skal betales forinden Indlastning finder Sted, hvorved Fartøierne i Fremtiden ville blive befriede for dette ufrivillige Ophold.

I La Platas Havn betale Seilskibe:

1) Indløbsafgift:					
fra	100 til 200 Tons	. . . . .	0.08	Centv.	Papir pr. Ton
”	200 - 300 —	. . . . .	0.10	—	— - ”
”	300 - 400 —	. . . . .	0.12	—	— - ”
”	400 - 500 —	. . . . .	0.15	—	— - ”
”	500 og opover	. . . . .	0.20	—	— - ”

For Dampskibe 0.08 Centv. Papir pr. Ton. 2) Opholdsafgift 0.01 Centv. Papir pr. Ton pr. Dag for saavel Seil- som Dampskibe.

Havnearbejder. Bassin Nr. 3 i Buenos Aires nye Havn er nu færdig og aabnet for Skibsfarten. Arbejderne ere imidlertid delvis blevne indstillede og ville først atter kunne paabegyndes naar Congressen har voteret de nødvendige Midler til deres Fortsættelse, da den oprindelig beregnede Anlægskapital af 4 Millioner Pund Sterling næsten i sin Helhed er bleven anvendt. Opmudring og Udvidelse af Indløbskanalen paagaar dog fremdeles, om end ikke i den Udstrækning og med den Iver, der kunde være ønskelig.

I Dokkerne, saavel i Buenos Aires som i La Plata Havn, er nu under Opførelse betydelige Kuldepôter, hvorfra ogsaa de oversøiske Dampskibe skulle forsynes med Kul. Tidligere have disse uden Undtagelse taget sine Forraad af denne Artikel i Montevideo, hvis Havn tilbød betydelige Fordele fremfor den herværende aabne Rhed. Forholdene have i denne Henseende saaledes forandret sig, at til Trods for at man i Montevideo, af Frygt for at miste denne vigtige Indtægtskilde, har reduceret alle Skibsafgifter og endog ganske ophævet dem for de Skibe, der anløbe Havnen for at indtage Kul for Reisens Fortsættelse, antages det dog, at Dampskibene ville have væsentlige Fordele af at tage sin Kulforsyning her. Skulde denne Formodning vise sig rigtig, vil Importen af Kul hertil tiltage i betydelig Grad.

Toldafgifter. De for 1892 fastsatte Toldsatser sees i sin Almindelighed, hvad nordiske Produkter angaar, at være enslydende med de for 1891 gjældende, der findes optagne i en tidligere Beretning, naar undtages Furu og Gran (spruce), der skal erlægge 15 % istedetfor tidligere 10 % af Værdien.

Alle Toldafgifter betales i Guld.

Komme Konossementerne over Varer uden Paategnelse af Modtager, skal der betales et Paalæg af 2 % i de Toldafgifter, som de ellers skulde erlægge.

Den indenlandske Fabrikation af Alkohol, Øl, Likører og Fyrstikker samt Spillekort er belagt med følgende Paalæg:

1. Alkohol indtil 36° (Cartier's Scala) betaler 7 Centavos Papir pr. Liter; Alkohol over 36°  $\frac{1}{2}$  Centv. for hver overskridende Grad. 2. Dobbelt Øl 3 Centv. pr. Liter og enkelt Øl 1 Centv. pr. Liter. 3. Alkoholige Likører 10 Centv. pr. Liter. 4. Voxfyrstikker skulle for hver Æske, der ikke indeholder mere end 6 Dusin Fyrstikker, betale 1 Centv.; Æsker, der indeholder mere, skulle betale en forholdsmæssig Afgift for hver 6 Dusin, af 1 Centv. Fyrstikker i hvilkenomhelst anden Indpakning eller uden saadan skulle betale 1 Centv. for hver 6 Dusin. 5. Hvert Gros Spillekort skal erlægge \$ 20 (20 Pesos Papir).

Det bemærkes i Anledning Alkohol, at denne er afgiftsfri, naar den bruges til industrielle Øiemed, dog maa den underkastes en passende Blanding. Ovennævnte Afgifter erlægges maanedlig i Henhold til edelig Erklæring af Fabrikanten og i Henhold til hans Bøgers Udvisende.

Afgift af Selskaber. Udbytte og Dividende af private Banker skal betale 10 %, anonyme Selskaber og Kompagnier med begrændset Ansvar, hvis Bestyrelse ei har Sæde i Landet 7 %. Dog undtages Fabriker for Nedlægning af Kjød, samt Jernbaneselskaber. Assuranceselskaber, hvis Bestyrelse ei har Sæde i Landet, skal betale en Afgift af 7 % af de første Policier, der udfærdiges (Lov af 17 Novbr. 1891).

Handel. I Henhold til officielle Opgaver har Republikens udenrigske Handel under de tre sidste forløbne Aar opgaaet til følgende Værdier:

Indførsel:	1889.		1890		1891.	
	\$ Guld.		\$		\$	
Toldpligtige Varer . . . . .	129 258 139		96 613 925		42 643 764	
Toldfrie Varer . . . . .	45 987 289		45 438 309		24 522 043	
Guld og Sølv. . . . .	11 749 579		7 072 381		9 255 608	
Tilsammen	175 995 187		149 124 615		76 421 415	
Udførsel:						
Toldpligtige Varer . . . . .	—		—		60 891 661	
Toldfrie Varer . . . . .	89 926 859		104 527 876		35 811 664	
Guld og Sølv. . . . .	28 481 251		5 283 900		1 703 100	
Tilsammen	118 358 110		109 811 776		98 406 425	

I 1891 fremviser Forholdet mellem Indførsel og Udførsel en Reaktion, idet denne sidste overstiger den første med omtrent 22 %. Kommende Aar ville vistnok end yderligere befæste denne Reaktion, saavel paa Grund af den ved Forbrugsgjenstandenes Fordyrelse paatvungne Sparsomhed, som den nationale Industris Udvikling. Af ovenstaaende Opgaver sees at Værdien af Exporten sammenlignet med det foregaaende Aar, er aftagen med 12 Millioner Pesos. Denne Formindskelse falder alene paa Produkter af Jordbruget, hvoraf der, da Maishøsten blot efterlod et ubetydeligt Kvantum til Export, udførtes for 21 Millioner mod 37 Millioner Pesos i 1890, medens Exporten af levende Kvæg, saltede Huder og Uld viser en Forøgelse.

Efter at Importen i 1889, det sidste af Storhedens og Spekulationsfeberens Aar, havde naaet sit Højdepunkt, undergik Værdien af Indførselen det derpaa følgende Aar en Formindskelse af 26 Millioner Pesos. Det sidst forløbne Aar fremviser imidlertid en Værdiformindskelse i Importen af 73 Millioner Pesos eller næsten 100 Millioner sammenlignet med førstnævnte Aar.

Denne enorme Formindskelse omfatter næsten alle hidtil indførte Varer, om end Indskrænkningen viser sig størst hvad Luxusartikler betræffer, og for de Artiklers Vedkommende der kan erstattes ved indenlandsk Produktion.

Den Formindskelse, der falder paa enkelte af de Varer, der maatte være af Interesse for de forenede Rigers Handel fremgaar af følgende Oversigt:

	1889.		1890.		1891.	
	Kvantum.	Værdi. \$	Kvantum.	Værdi. \$	Kvantum.	Værdi. \$
Trælast m/□ . . . . .	18 275 809	7 813 897	9 928 565	4 263 234	4 052 878	1 694 443
Klip- og Tørfisk, Kg. . . . .	1 251 359	204 456	872 062	143 474	53 388	59 817
Herm. Fiskevarer . . . . .	1 775 885	740 276	1 386 456	563 038	190 827	61 809
Ost, Kg. . . . .	1 654 077	954 682	1 188 656	593 967	154 452	76 212
Øl, Liter . . . . .	647 456	110 067	92 736	15 765	3 290	559
Øl, Dusin Flasker . . . . .	462 245	1 077 032	330 666	770 452	17 968	41 864
Tjære, Kg. . . . .	131 832	6 759	171 469	8 873	56 844	2 892
Lim, Kg. . . . .	187 549	27 941	110 968	17 404	33 958	6 012
Fyrstikker af Træ Kg. . . . .	11 348	3 633	103 021	32 966	87 431	43 716
Skrivpapir, Kg. . . . .	562 107	176 768	420 953	138 371	172 857	52 882
Trykpapir, Kg. . . . .	4 994 345	1 308 456	4 825 416	1 254 608	2 325 458	604 616
Søm, Kg. . . . .	2 417 404	218 616	1 104 242	147 026	509 714	85 660
Pianoer, Stkr. . . . .	2 637	569 039	858	187 200	101	19 385
Møbler . . . . .	-	1 385 837	-	1 114 065	-	200 000
Ploge, Stkr. . . . .	39 469	369 123	26 782	217 259	12 102	82 880
Stearinlys, Kg. . . . .	407 510	122 263	678 339	203 501	72 927	21 878
Kul, Tons . . . . .	638 054	6 515 141	514 582	5 140 820	350 244	3 502 444

De forenede Rigers Handel med Argentina har under det forløbne Aar været ret betydelig, uden at der imidlertid foreligge officielle Data, der



kunne tjene som Rettesnor til at bedømme sammes Omfang. Af de Oplysninger, jeg privat har kunnet indhente, fremgaar, at der afskibedes herfra til Sverige 20 946 Stk. saltede Huder, 1 200 Stk. tørrede Huder, 1950 Piber Talg og 959 Baller Uld, samt til Norge 10 000 Stk. saltede Huder. Et større Handelshus opgiver at have skibet flere Ladninger Hvede, Linfrø, saltede Huder og Talg til Falmouth f. O., der senere ere blevne indkjøbte for svensk eller norsk Regning.

Fra Sverige ankom 10 Ladninger Trælaster med tilsammen 3 004 P. Std. mod 1 905 P. Std. i 1890.

Fra Norge ankom derimod blot 2 Ladninger med 586 P. Std. mod 1 475 P. Std. i 1890.

Priserne paa Trælaster have været yderst flau, særlig under Aarets første Maaneder, da neppe § 25 Guld pr. 1 000 Fod var at opnaa. Grundet paa den finansielle og politiske Usikkerhed, aftog Tilførselen fra de forenede Stater og Canada mere og mere, hvilket medførte, at Priserne udover Vaaren og Sommeren holdt sig fastere, alt eftersom man nærmede sig Tiden for Indhøstningen, da Landmanden, som næsten den eneste Konsument, i alle Byggeforetagender indskrænkede sig til det Allernødvendigste, fik Midler til at gjøre sine Indkjøb. Ved Aarets Slutning betaltes saaledes fra § 40 til § 42 Guld pr. 100 □ Meter paa Konsignationsbetingelser, svarende til § 30 Guld cif. pr. 6 Maaneder. To Ladninger fra Sverige, som gik op Floden, bestode for en stor Del af færdige Kasser i Bundter til Sukkerrefineriet i Rosario og Kjødkonserverfabriken i Santa Helena. Disse Laster skulle være blevne solgte til fordelagtige Priser, ihvorvel det siges at være vanskeligt at konkurrere med de forenede Stater i denne Artikel, da man derfra kan levere bredere Materiale. En Ladning, ogsaa fra Sverige, bestod væsentlig af Furuplanker for Brolægning, Resten hovedsagelig af 1×3, 1×4 1×5 og 1×6 med 3×2, 3×3, 3×4, 3×5 og 3×6 som Dæklast, hvilket ialmindelighed anvendes som Bygningsmateriale. Disse ere de mest efterspurgte Dimensioner ligesom ogsaa 1×12, 1½×12 og 2×12. Længderne bør ikke være under 12 Fod, men mest muligt af 14, 16 og 18 Fod, det overveiende Kvantum 1×6 (50 %).

At svensk og norsk Last med Fordel kan konkurrere med Spruce, dersom den kom i samme Konditioner, er her almindelig anerkjendt, medens man nu maa lade sig nøie med 2 à 3 Pesos Guld mindre pr. 100 □ Meter. Efterspørgselen er nu mindre og aftager eftersom man nærmer sig Vinteren. Tilførselen, om end ubetydelig, er dog tilstrækkelig til Markedets Behov. De i den sidste Tid fra de forenede Stater ankomne Ladninger, ere blevne afsatte til § 140 Papir pr. 100 □ Meter eller ca. § 40 Guld, et ikke ubetydeligt Fald naar Toldforhøielsen siden 1ste Januar d. A., ca. § 2 Guld pr. 100 □ Meter, tages i Betragtning. Priserne antages at ville holde sig om § 40 Guld, dersom Tilførselen ikke skulde blive større end paaregnet.

Fra Norge ankom med tyske Dampskibe via Hamburg 5 500 Kasser Klipfisk mod 10 000 Kasser i 1890. Naar undtages mindre Partier opskaaren Fisk i Blikæsker fra Skotland, er det udelukkende Klip- og Tørfisk af norsk Oprindelse, der her forekommer i Handelen. De høie Toldsatser har dog saaledes fordyret Varen, at den nu gjælder for en Luxusartikel, der blot er tilgjængelig for de mere Bemidlede.

I Bahia Blanca er der i den senere Tid oprettet, foruden et Etablissement for Saltning, Tørring og Tilberedning af Fisk, ogsaa tvende mindre for konserveret Fisk i Blikæsker. Disse Produkter finde rask Afsætning paa det herværende Marked tilfølgende sin Prisbillighed. Forbruget af fersk

er i de senere Aar betydelig tiltaget. Tilførselen deraf sker nu ikke alene fra Montevideo, men ogsaa fra Havne ved Atlanterhavets Kyst, der ved Jernbaner ere satte i Forbindelse med Indlandet. Kysten, der er meget fiskerig, vilde aabne et udmærket Felt for argentinsk eller fremmed Foretagsomhed.

Agenten for den svenske Exportforening har velvilligen givet mig følgende Opgave over Værdien af de af ham under det forløbne Aar solgte svenske Artikler, nemlig: Hestekosøm Kr. 35 000, Jern og Staal Kr. 7 000, Agerbrugsmaskiner og Redskaber Kr. 48 000, Punch, Cognac og Øl Kr. 3 200, Gryder Kr. 600, Papir og Pap Kr. 3 800, Meierimaskiner Kr. 29 000, Tyttebær Kr. 500, Kridt Kr. 600, Tændstikker Kr. 7 000, Ovne og Kaminer Kr. 2 600, Hesteko Kr. 250, Pumper Kr. 500, Porcelæn Kr. 1 650, Staaltauge Kr. 800, Træ Kr. 35 000, Træhuse og Snedkerarbeide Kr. 10 000, Dampmaskiner Kr. 4 600, Diverse Kr. 5 000, tilsammen Kr. 195 000.

Indvandringen, der her med Rette betragtes som en af de væsentligste Faktorer til Landets Opkomst og Fremgang, har under det forløbne Aar et mindre gunstigt Resultat at opvise, idet Antallet af de ankomne Emigranter blot opgaar til 73 597 mod 128 000 i 1890 og 290 000 i 1889, medens der udvandrede herfra 91 000 Personer mod 78 000 i 1890 og 37 000 i 1889. Aarsagen til denne betydelige Udvandring maa ikke alene søges i Standsningen af offentlige og private Foretagender, feilslagen Mais-høst og Indskrænkninger paa næsten ethvert Omraade, men ogsaa i de lave Arbejds lønninger, der i Forening med Seddelmyntens Værdiforringelse og Livsfor nødenhedernes Stigning umuliggjorde enhver Besparelse.

Vanskeligheden ved her at opnaa lønnende Arbeide, medens der i Brasilien, ifølge Agentens Udsagn, var gyldne Tider, lokkede ogsaa en Mængde Personer, især under Aarets første Maaneder, til at udvandre did, hvilket kunde ske uden større Opofrelser, da den brasilianske Regjering betalte Overfarten.

Under Aarets sidste Maaneder har der, hovedsagelig for Jorddyrkere og Landarbeidere, været lettere Adgang til at erholde Beskæftigelse, medens Udsigterne for Haandværkere fremdeles ere mindre gode.

Jernbanenettet er under det forløbne Aar bleven forøget med 3 312 Kilom. Inden hele Republiken er nu i Virksomhed 12 134 Kilom. Jernbane, saaledes fordelte: Hovedstaden 71 Km., Buenos Aires 3 484 Km., Santa Fé 2 793 Km., Córdoba 1 815 Km., Santiago 794 Km., Tucuman 426 Km., Salta 257 Km., Jujuy 50 Km., Catamarca 358 Km., San Luis 332 Km., San Juan 83 Km., Mendoza 364 Km., La Rioja 144 Km., Entre Rios 717 Km., Corrientes 305 og Nationalterritoriet 470 Km. Af disse ere 4 000 Km. smalsporede. Samtlige Jernbaner have under Aarets Løb befordret ca. 4 Millioner Tons Gods og ca. 8 Millioner Personer.

Sundhedstilstanden har været tilfredsstillende inden hele Distriktet.

Finants er. Redaktionen for den herværende Avis „La Nacion“ har publiceret en Oversigt over den argentinske Republiks Finantsvæsen under det forløbne Aar, som jeg skal tillade mig her at gjengive i Oversættelse:

„Behandlingen af dette Afsnit hører til de mest trøstesløse, man kan beskæftige sig med for Øieblikket; hvilkensomhelst af de Enkeltheder, der hører herunder, fremviser kun Ruin, Forvirring, Bankerot, som for en Række af Aar ville nødvendigjøre pinlige Indskrænkninger og Stillestaaen.

Det Aar vort Tilbageblik gjælder har været ganske særligt beængstende, alle Symptomer have forværret sig og hvad der er det mest Fortvivlende er, at Hovedskylden derfor maa søges i de Midler Regjeringen har bragt i

Anvendelse for at besværges Ødelæggelsen. En almindelig Klage har hævet sig mod denne svage, ustadige, ubetænksomme Finantspolitik, og saavel inden som udenfor Landet har man fremsat de skarpeste Anker — ikke over Sygdommen men over Lægemidlerne. I sin Udygtighed har Regjeringen kastet Alt overende med en Række af Projekter, som indbyrdes staa i den mest aabenbare Strid med hverandre og med de mest udtrykkelige Erklæringer, svingende fra en Yderlighed til en anden, nægtende idag, hvad den bekræftede igaar, reisende nye Institutioner af deres Ruiner, man igaar havde tilintetgjort, førende saaledes et virkeligt financielt Djævleregimente, som har sat Kronen paa den Forstyrrelse i hvilken vi leve og paa det fortvivlende i at se, at Landet fjerner sig hver Dag mer og mer fra Gjenfødselsens Æra. Man har forsøgt alle Hjælpemidler med bedre Hensigt end Held, og de have alle enten vist sig ufrugtbare eller ført til de modsatte Resultater af hvad man ønskede. Moratorier, indenlandske Laan, Emissioner, Love og Projekter, betegnede at være til det Offentliges Redning, men i de fleste Tilfælde ikke udrettende andet end at allarmere Interesserne og forøge Vanskelighederne, Alt sammenvirkede til at frembringe Stigningen af Guldet, der har naaet Grænsen af 500 %. Det indenlandske Laan, udfundet for at undgaa den Emission med hvilken man vilde redde de insolvente Banker, blev fuldstændig unyttigt og Virkningen modsat den tilsigtede, og ved at fremkalde Udstrækningen af de i de private Banker deponerede Summer, for at dække den offentlige Subskription af Laanet, svækkedes disses Portefeuiller, overraskedes Bankerne, udbredtes Skrækken og Mistilliden, der senere fandt Udtryk i de Stormløb, som tvang Bankerne, med Undtagelse af 2, til at lukke Dørene. Moratorierne havde virket som en Sovedrik paa de commercielle Daarligheder; thi da Fristerne Udløb, greb det Onde om sig med destostørre Intensitet. Den Emission, der indrømmedes National- og Hypothekbanken er bleven slugt af Værdiforringelsen og under det Selvførtærelsesfenomen, som bearbejder Papirpenge-cirkulationen, har Landet befundet sig under en tiltagende Pengefordyrelse, større Værdiforringelse og voxende Trang. Efter disse mislykkede Tilløb og Forsøg naar man Aarets Slutning med nogle af Bankinstitutterne kastede til Jorden, andre støttede af beskyttende Love, der krænker den almindelige Ret og med et Misfoster af en Bank, der er Stedfortræder for de omstyrtede, reist paa deres Ruiner, nærret ved illusoriske Kapitaler af Papir, der ved at forøge Cirkulationen ikke undlader at lade Landet føle den skadelige Indflydelse af en ny Emission, som hæver Papirpenge-cirkulationen til over 300 Millioner, og denne Banks Liv vil da blive fuldstændig kunstigt og blodløst. Det var ikke Umagen værd at nedrive en Bank for at forandre dens Navn, gjenopbygge den af Ruinerne og paa den samme fordærvelige Emissionsbasis. De Millioner, med hvilke denne Bank skal udstyres, ville tjene til i begrænset Maalestok at lindre endel af Handelsstandens Trang paa Bekostning af Forbrugs-gjenstandenes Fordyrelse, der tynger paa hele Landet, krænkende saaledes de økonomiske Love, Lovene for Billighed og det offentlige Vel. Det mest mistrøstende ved disse Planer er at de aabenbare det Virkningsløse i den haarde og smertelige Erfaring af 2 Aars Krisis og fremstiller os for os selv og for fremmede som uforbederlige og faldende tilbage til de Feil, der have styrtet Landet ud paa Papiremissionernes og Bankerottens Skraaplan. Man kan forklare sig, at en udygtig Regjering som Juarez's uden at have afventet Resultaternes Dom, kunde bedrage sig, troende at Papiret og Moratorierne kunde være finantielle Hjælpemidler, men det er ubegribeligt, at der hen-slæbes 2 Aar med mislykkede Forsøg, uden at de Mænd, som i Regjeringen

ere kaldede til at studere Aarsagerne og Virkningerne af hin Styrelse, blive belærte og give Afkald paa slige fordærlige Midler, som ere underkendte af Resultaterne og fordømte af den sunde Fornuft. Det er følgelig ikke Krisen — et Onde som dog er forbigaaende — der betager Modet; det er de Regjerendes Blindhed og Haardnakkethed i at begaa de Feil hvorfra den stammer. Denne Krise er væsentlig en Myntkrise, den syge Del er Omsætningsmekanismen hvis inderlige Forbindelse afficerer Produktionen og Handelen. Vor nationale Mynt befinder sig paa den samme kroniske Værdiforringelses Vei, som den gamle „moneda corriente“, der fra Begyndelsen repræsenterede én Peso Guld for én Peso Papir og som naaede en Værdiforringelse af 1 til 25. Det nuværende Pengerepræsentativ har i 8 Aars Cirkulation lidt en Værdiforringelse af 1 til 4. Og dette Onde, — Symptomer paa andre dybereliggende, — er det, der forstyrrer og lammer den økonomiske Tilværelse, og som det er nødvendigt at besværges. Pengenes Værdiforringelse er i faa Ord en Mangel paa Ligevægt i de økonomiske Kræfter, den er en Antydning af, at Forholdet mellem Produktion og Forbrug, mellem Krediten og Indtægten, mellem den faste og flydende Kapital, er bleven krænket og dette Forhold er det, man paa en unyttig og skadelig Maade søger at gjenoprette ved Hjælp af Seddelemissioner. Lad os undersøge Udviklingen af denne Krise, hvis første Symptomer viste sig i 85: Nøglen til Forstyrrelsen findes i de Tal, Finantsforslagene, den offentlige Gjæld, den udenlandske Handel og Pengecirkulationen fremviser, hvilke ved at voxer paa en aldeles lunefuldst Maade fremviser en sygelig Aktivitet, der stimulerer Forbruget og hindrer Kapitalen. Naar man sammenligner de paagjældende Tal i en Periode af 10 Aar, ser man den Svindel, der har udviklet sig, indtil det brast i denne Krise uden Lige. I Aaret 1880 var Budgettet noget over 18 Millioner og i Aaret 1890 naaede det til noget over 71 Millioner, det vil sige, at de ordinære Budgetsummer ere stegne til det firedobbelte. Til disse 71 Millioner maa føies mere end 30 Millioner ekstraordinære Udgifter, det vil sige 100 Millioners Udgift. Summerer man de paagjældende Poster i de sidste 10 Aar fremkommer en Sum af 620 Millioner eller 62 Millioner aarligt. I det kommende Aar vil Budgettet hæve sig til omtrent 85 Millioner, hvoraf Indtægterne neppe ville dække to Trediedele, og dette er alene hvad der vedrører Nationens Kasse; hvad Provindsernes angaar, vil det Efterfølgende vise Stigningen og Udgifterne, som have maattet dækkes ved Paalæg af de nødvendige Skatter. I 1886 havde Provindsen Buenos Aires et Budget paa 15 300 000 Pesos og i 1890 paa 20 900 000; i samme Tidsrum steg Santa-Fé fra 724 000 til 4 478 000; Entre Rios fra 1 174 400 til 3 265 800; Corrientes fra 680 700 til 1 185 200; Córdoba fra 797 770 til 3 603 000; Mendoza fra 292 700 til 1 160 000; San Juan fra 242 380 til 614 200; Rioja fra 133 300 til 958 100; Catamarca fra 171 500 til 697 900; Santiago fra 266 143 til 998 900; Tucuman fra 444 100 til 1 375 600; Salta fra 280 966 til 715 700. Som man ser, stiger i en af disse Provindsers Udgifterne i 4 Aar omtrent til det Syvdobbelte, i en anden omtrent til det Sexdobbelte, i to til det Firedobbelte og i de andre til det To- à Tredobbelte. De eneste Fornuftige vare Provinserne San Luis og Jujuy, hvis Budget kun fremviser en normal Forøgelse. Som specielt Exempel paa provindsiel Misregning, hidsætte vi følgende Enkeltheder betræffende Provinsen Buenos Aires. Denne Provinds skylder idag i Europa mer end 41 Millioner Pesos Guld, hvis Forrentning og Amortisation den er ude af Stand til at udrede for Øieblikket. Den har givet subsidiær Garanti for de 300 Millioner i Aktier, som Hypothekbanken har sat i

Cirkulation. Den skylder i Indlandet mere end 12 Millioner Pesos, som ere repræsenterede af Vexler paa Finantskassen, andre forfaldne Gjældsposter og Statsgjældsbeviser af forskjellig Oprindelse, og med disse enorme Byrder naa Indtægterne neppe nok til Dækning af Embedsstandens Løn og en eller anden paatrængende Udgift. Den Sum, som Provindsen idag skylder i Europa, udgjør 41 193 871 Pesos Guld, og hidrører fra følgende 4 Laan: Laanet, som blev autoriseret ved Lov af Juli 81, var oprindelig 20 Millioner Pesos "fuertes" og er idag reduceret til  $\$$  18 106 667. Laanet, som optoges i Overensstemmelse med Lov af 6 August 1883, var oprindeligt  $\$$  11 366 689 og er idag reduceret til  $\$$  10 412 614. Det tredie Laan blev kontraheret ifølge Lov af 23 April 1883 og var bestemt til Konsolidering af de ældre Popirpenge. Det udgjorde oprindeligt  $\$$  12 396 274 og er idag reduceret til  $\$$  11 678 218. Det sidste eller ubetydeligste Laan i Forhold til de andre af Provindsen optagne, er det ved Lov af 26 Marts 1881 autoriserede. Det var paa 1 500 000 Pesos "fuertes", er idag  $\$$  996 370. Det første Laan, kontraheret ved Lov af 5te Juli 1881, kræver til aarllg Forrentning og Amortisation en Sum af  $\$$  1 461 136 Guld. Laanet af 6te August 1883 kræver aarligt  $\$$  803 124 Guld. Det af 23 April 1885 aarligt  $\$$  751 214 Guld. Og Laanet til Havnearbejderne i Riachuelo kræver aarligt 139 500 Guld. Tilsammenlagt udkommer en Sum af  $\$$  3 155 475 Guld aarligt. Foruden dette er Provindsen tyngt af den indenlandske Gjæld paa omtrent 30 Millioner Pesos, deri indbefattet hvad Regjeringen skylder Hypothekbanken og hvis Forrentning og Afbetaling ikke finder Sted. Den flydende Gjæld repræsenteret af Statskassevexler og andre Gjældsposter er uberegnelig; i denne bevægelige Gjæld har det politiske Snyltevæsen sit Hvilepunkt og derfra kan man slutte sig til Resten. Saaledes er Tilstanden i den første argentinske Provinds! Totalsummen af den ved nationale, provindsielle og municipale Finantslove fastsatte Byrde, som hviler paa Skatteyderne, udgjør tilnærmelsesvis 140 Millioner. Uanseet Stigningen og Overlæsningen af Skattebyrderne have disse ikke kunnet naa at dække hine, og man har taget sin Tilflugt til forskjellige Udveie, som har bragt det offentlige Pengevæsen i et Uføre, hvilket det er umuligt at komme ud af. Lad os nu gaa over til den Gjæld, som er stiftet for at nære hin Kapitalforødselse og vedligeholde den pragtfulde Ødselhed, som har bragt mange til at tro, at den var et forbausende Udtryk for de Fremskridt, Landet gjorde. Den europæiske Kapital, som under forskjellige Former er bleven anbragt i Republiken, udgjør, ifølge omhyggelige og troværdige Beregninger, 170 Lstrl., hvis Forrentning i almindelig Form og som Aktieudbytte kræve en Sum af over 8 £ aarligt. Denne Sum forøges i 1894, naar Moratorielaanet paa 11 Millioner £ kommer til. For Øieblikket udgjør den aarlige Forrentning af de nationale, provindsielle og Staden Buenos Aires' Laan en Sum af £ 3 217 717. Den i Omløb værende Kapital hidrørende fra disse Laan udgjør £ 74 733 190. Støttende os paa de sidste bekendte Rente- og Udbyttefordelinger til Aktionærer og Kreditorer i Republikens Jernbaner, behøves dertil aarligt £ 3 670 282, af hvilken Sum £ 836 743 falder paa de garanterede Jernbaner og saagodtsom i sin Helhed maa udredes af Regjeringen, værende for Øieblikket indbefattet i Moratoriet "Plaza". Totalsummen, som Jernbanerne repræsenterer, er £ 66 743 349. Vi ville nu hidsætte en almindelig Oversigt over de aarlige Ydelser, som iaar kræves i de efternævnte Øiemed: Laan £ 3 017 717, Jernbaner £ 2 833 539, Banker £ 356 769, Gas- og Vandkompagnier £ 358 502, Kompagnier i Grundeierdomme og Hypoteker £ 412 742, Telegrafer £ 424 400, Havne-

anlæg 48 000, Industrielle Selskaber £ 231 267, Dampskibsselskaber £ 47 193, Moratorielaanet £ 200 000, ialt £ 8 030 129. Hver Enhed, som Guldpræmien naar over Pari, repræsenterer for Landet en Udgift af 400 000 Pesos Papir om Aaret. De 250 Enheder over Pari, som Guldet har idag (15 December) kræver en aarlig Ydelse af Landet paa 100 Millioner Papir mere end det vilde været, hvis Guleet stod Pari. Naar man kommer til slige Resultater og erindrer, at denne dybe Forstyrrelse er fremkalt ved Pengenes Værdiforringelse, synes det urimeligt at man kan tabe saa betydelige Nationalinteresser af Sigte, og at man sætter i Cirkulation værdiforringende Papiremissioner for at favorisere Handelsstanden til alvorlig Skade for hele den økonomiske Orden. Det endelige Resultat viser, at Gjælden uggjør 300 Mill. Guld og 45 Mill. Papir, som udkræver til aarlig Forrentning og Amortisation \$ 20 000 000 Guld og \$ 2 581 281 Papir. Disse Tal vise uden nogensomhelst Overdrivelse, at Landet ikke kan forrente og afdrage sin Gjæld, medens dets Mynt lider under en saadan Værdiforringelse, som for Øieblikket; alle dets Indtægter, omsatte i Guld, vilde neppe tilstrække til Dækningen af disse Poster. Med tilstrækkelig Tilnærmelse kan man gaa ud fra, at den fremmede Kapital som Landet har at svare Renter af, udgjør omtrent Tusinde Millioner Guld, hvilket er ensbetydende med en aarlig Forrentning af 50 Millioner Guld eller omtrent 200 Millioner Pesos Papir. Udførselen, som burde dække denne Sum, har indtil 1890 ikke naaet at dække Indførselen, efterladende betydelig Underballance, som alt fra flere Aar tilbage hober sig op. I Aaret 1891 regner man, at Udførselen giver et Overskud af tilnærmelsesvis 20 Millioner Guld, som neppe naar at dække 40 % af den almindelige Gjæld. Og dette vil simpelthen sige, at den Kapital, som Krediten har ydet, er enten gjort ubevægelig eller forødt, siden den ikke kan dække Forrentningen.

Englænderne som i Egenskab af Laangivere, føre omhyggelige Regnskaber med deres Skyldnere, have i et af deres finansielle Organer leveret følgende sydamerikanske Ballance. Vi gjengive den fordi den er illustrerende og fremhæver i hvilken Grad de storartede Fremskridt, man lovsang, havde et laant Udspring:

Den sydamerikanske Gjæld.				
	Udenlandsk £	Indenlandsk £	Tilsammen £	Pr. Hoved £ sh. d
Argentina . . . . .	28 000 000	30 000 000	58 000 000	18. 12. 0.
Id. provindsiel . . . .	40 000 000	60 000 000	100 000 000	28. 8. 0.
Suma	68 000 000	90 000 000	158 000 000	47. - 0.
Bolivia . . . . .	700 000	500 000	1 200 000	0. 10. 0.
Brasilien . . . . .	30 000 000	90 000 000	120 000 000	8. 11. 0.
Chile . . . . .	9 500 000	13 500 000	23 000 000	8. 10. 0.
Columbia . . . . .	2 400 000	2 200 000	4 600 000	1. 6. 0.
Ecuador . . . . .	2 000 000	1 000 000	3 000 000	2. 10. 0.
Paraguay . . . . .	800 000	200 000	1 000 000	2. 18. 0.
Peru . . . . .	ordnet	20 000 000	20 000 000	7. 10. 0.
Uruguay . . . . .	20 500 000	2 000 000	22 500 000	30. - 0.
Venezuela . . . . .	2 600 000	2 000 000	4 600 000	2. - 0.
	136 500 000	221 400 000	347 900 000	10. 16. 0.

Altsaa med en Syvendepart af de Landes Befolkning, som figurere i denne Opgave, en 6te Part af Udførselen, en 6te Part af Indtægterne, skyldes vi Halvparten af de samlede Laan, — et veltalende Bevis paa hvorledes man, skjøndt ikke ustraffet, har misbrugt Krediten. Hvad Letsindighed angaar komme kun vore Naboer, Uruguayerne, os nær; de skyldes pr. Hoved £ 30, vi £ 47, medens Gjennemsnittet er £ 10. 16. 0. Dette viser at den storartede Kreditperiode er udløben, at Landet maa resignere sig til en lang Periode af pinlig Økonomi af gjenoprettende Sparsommelighed, og alle de Finantsplaner, som se bort fra denne Nødvendighed, ville kun forværre On-det. Det engelske Blad, der opgjør den sydamerikanske Ballance kommenterer den paa følgende Maade:

„Godkjendelsen af de Tal, som navnlig Argentina og Uruguay fremvise, er forfærdende i Særdeleshed naar man betænker at i disse Beregninger ere Jernbanegarantierne ikke indbefattede. Uruguay har foreslaaet en Nedsættelse af Renten og Argentina har opnaaet en Frist paa 3 Aar, der forøger dens Gjæld ved Fristens Udløb. Vi have beregnet Omskrivningen af den indenlandske Gjæld til mindre end 2 sh. pr. Pesos at sige til 50%, men til Pari vilde Republikens Gjæld stige til ikke mindre end 254 Millioner £ eller £ 73 pr. Hoved. I Sammenligning med de 2 La Plata-Republiker presenterer Chile og Brasilien sig kun med lette Byrder og Londoner Markedet vurderer de 4 sydamerikanske Stater rigtigt ved at stille Chile og Brasilien høiest. To af de Stater, der havde suspenderet Betalingen, kunde gjenoptage disse hvis de vilde; disse ere Columbia og Ecuador. Med Hensyn til Republikken Argentinas Finantstilstand, hvis Gjæld er forholdsvis større end Frankrigs, det med Gjæld mest bebyrdede Land i Europa, forekommer det os et praktisk Raad paa den ene eller den anden Maade at reducere dens Byrder til en taalelig Sum“.

Med Hensyn til den Tillid, som Landet indgyder i Finantsverdenen, er der ikke noget mere veltalende end efterfølgende Opstilling af hvorledes dets Statsgjældspapirer taxeres paa det engelske Marked:

Nationale Værdier	Pris		Totalværdi.	
	Juni 91	Januar 90	Juni 91 £	Januar 90 £
Argentinsk 6 % 81 . . . . .	45	162	292 000	663 000
5 % 84 . . . . .	37 $\frac{1}{2}$	94	593 000	1 488 000
5 % 86 . . . . .	63	94	5 082 000	7 382 000
5 % N. Centralbane . . . . .	41	91	1 627 000	3 611 000
5 % Statskasse . . . . .	33	94	230 000	578 000
4 $\frac{1}{2}$ % indenlandsk Guld . . . . .	32	84	1 252 000	3 297 000
4 $\frac{1}{2}$ % Bonos £ . . . . .	32	84	1 667 000	4 375 000
3 $\frac{1}{2}$ % Udenlandsk 1889 . . . . .	23	63	598 000	1 638 000
7 % National Hypothekactier . . . . .	17	49	595 000	1 715 000
7 % „ B. . . . .	17	47	510 000	1 410 000
6 % Laan 1891 . . . . .	60	„	960 000	
			13 379 000	26 157 000

Provincsielle Værdier	Pris		Totalværdi	
	Juni 1891	Januar 1890	Juni 1891 £	Januar 1890 £
Buenos Aires 6 % 1882—86 . . . . .	32 $\frac{1}{2}$	99	1 189 000	3 623 000
"    6 % 1883 . . . . .	33	101	692 000	2 118 000
"    Hypothekactier I. . . . .	11	45	385 000	1 575 000
"    "    J. . . . .	10	44	460 000	2 024 000
"    "    K. P. . . . .	8 $\frac{1}{2}$	40	1 785 000	8 400 000
Cordoba 6 $\frac{0}{0}$ . . . . .	25	91	435 000	1 585 000
Entre Rios 6 $\frac{0}{0}$ . . . . .	28	99	546 000	1 930 000
"    Centralbane . . . . .	46	99	678 000	1 458 000
"    Udvidelse . . . . .	41	95	716 000	1 658 000
Santa Fé 6 $\frac{0}{0}$ 1883—84 . . . . .	30	97	394 000	1 276 000
"    5 $\frac{0}{0}$ . . . . .	26	81	514 000	1 601 000
"    Central Vestbane . . . . .	65	97	591 000	883 000
"    Jernbane Reconquista . . . . .	50	96	631 000	1 211 000
Tucuman 6 % 1888 . . . . .	34	94	202 000	561 000
			9 218 000	29 903 000

Af denne Oversigt fremgaar det, at de af Nationalregjeringen garanterede Papirer have tabt 50  $\frac{0}{0}$  af deres Værdi, og at Værdiforringelsen af de provincsielle er omtrent 70  $\frac{0}{0}$ . Tabet andrager følgende omtrent £ 30 $\frac{1}{2}$  Million, og naar vi dertil føie den endnu længere Liste paa de, skjøndt med mindre Tab, forbundne Jernbanelaan, Banklaan, Handels- og Industrielle Laan, som ere blevne contraherede her fra Landet, vil man maaske staa ligeoverfor et Tab af det dobbelte Beløb: 60 Millioner £ Af disse Oplysninger, af denne nationale Ballance, fremgaar det klart og uomtvisteligt, at Landet behøver en endelig Likvidation af Etablissementer uden Kapital og uden Kredit, ødelagte af Misregning og den mest skandaløse Upaalidelighed, som hele Verdens Finantshistorie kjender.

Banker, som i Virkeligheden og efter Loven ere døde, og som burde være begravede, hæmme al social Bevægelse; Landet kræver, at nye Kreditinstitutioner, der ere kraftige og hævede over enhver Mistillid, indtage hine skadelige Indretningers Plads, for derved at opnaa den Hjælp, som det trænger til, i Særdeleshed et Myntvæsen, der kan styrke og moralisere Handelen og Produktionen og muliggjøre en retfærdig Betaling af Arbeidernes Vederlag, forurettede som disse ere i samme Forhold som Pengerepræsentativet har tabt i Værdi. Og Regjeringen behøver Midler til Udførelsen af dens Funktioner, hvilke den ikke vil komme i Besiddelse af før Pengerepræsentativet har gjenvundet dets Værdi; fremfor Alt er det nødvendigt, at de Regjerende og de Regjerede, solidarisk som de ere i Vildfarelserne, resignere sig til at bøde for dem ved den alvorligste Økonomi og det utrætteligste Arbeide.

Vi ville nu undersøge hvilken sygelig Udvikling Bankforholdene have havt og de deraf følgende Forstyrrelser.

I Aaret 1886 var Emissionsretten indskrænket til 7 Banker, der havde udgivet omtrent 85 Millioner Pesos, en Seddelmasse, der stod i normalt Forhold til Omsætnings Krav, hvilket bedst sees af Forholdet mellem Emissionernes Forøgelse og den Værdiforringelse, der har ledsaget dem. I Aaret 1887 udtænker man den famøse Fribanklov, en Combination, der kom til at frembringe et dobbelt Onde for Landet, forgjælde det og oversvømme det med Papirpenge. Emissionsbankernes Antal fordobles, hver Provinds



forsyner sig med en officiel Bank, der bliver Sædet for en politisk Parasitisme, som hurtigt udtømmer disse Institutioner. Circulationen forøges med et Slag til 136 Millioner, i 1888 til 150 Millioner, i 1889 til omtrent 200 Millioner, i 1890 til 250 Millioner og i 1891 til 300 Millioner. De Vises Sten for Regjeringens Finantspolitik har været: Emission for at berige Provindserne, for at fremhjælpe Industrien, for at betale Gjælden, for at redde Bankerne og, efter at disse ere ruinerede, Emission for at gjenopreise dem paa deres egne Ruiner.

I Henseende til Bankerne, der have været Instrumenter for Papiroversvømmelsen, ere de alle ruinerede, og paa deres Ruiner er det umuligt at gjenreise Institutioner, der vinde Sikkerhed i den almindelige Tillid.

De officielle Banker ere redningsløst fordømte i den offentlige Bevisthed og af Erfaringen; naar de ikke ere Sædet for alskens Umoralitet, ere de raa og forstyrrende, og under Beskyttelse af deres offentlige Rettigheder, vise de Tendenser til at give forhadte og foruroligende Monopoler, der staa i Strid med de Love og Kræfter, der virke paa Stedet. De have en Karakter af velgjørende Stiftelser og ved at miskjende de finansielle Principers Alvor falde de hen i „Ikke-Convertering“ støttende Papiroversvømmelsen. Og naar hertil føies, at den politiske Favoritisme er et medfødt Onde i de officielle Banker, vil man forstaa, at de ere faldne i den dybeste Miscredit. De tre Banker, som ere blevne kaldte Kredit-Kolosser og Handelens og Industriens Løftestænger, ere faldne for de Feil, der have undergravet dem. Nationalbanken er bleven brændmærket og selve de offentlige Autoriteter have fremstillet den som Offer for det mest skamløse Tyveri. En eneste Oplysning vil være tllstrækkelig til at give en Ide om dens Stilling. Forpligtet til ved Documenter af dens Portefeuille at garantere de 10 Millioner af judicielle Deposita, for hvilke den nye „Banco de la Nacion“ skulde overtage Ansvaret, har den ikke været istand til mellem dens Gjældsdocumenter for 250 Millioner at finde fuldstændig solvente Documenter for 10 Millioner. Følgelig indeholder dens Portefeuille, efter competente Personers Dom for over 240 Millioner mere eller mindre værdiløse Gjældsfor skrivninger. Under denne Banks Indblanding som Mellemed for nogle af de provindsielle Fribanker, blev den compromitteret i ødelæggende Forretninger, og det Offer, der har baaret Følgerne af hine Bankers Underslæb og Insolvents. Intet er bleven sagt med større Veltalenhed om hvad denne Bank har været end hvad der findes i nogle Afsnit af den sidste Aarsberetning. Dette Document, der er et sandt Skjændselsmonument for deres Bestyrelse, siger:

„Banken har vandret i den inderligste Forbindelse med den executive Magt og dens Politik, og denne Forbindelse har havt den mest afgjørende Indflydelse paa alle dens Handlinger. Alle beskyttende Love og Bestemmelser have været ligesaamange Kilder til en Intervention, der hver Dag blev mere directe og umiddelbar, og Direktørerne have fulgt Strømmen med selve de private Actionærer til Medskyldige, hvilke stedse vare beredte til at finde Alt fortræffeligt. Indflydelsen af denne „Forbindelse paa hvad der er skeet, er let at forudse. Regjeringsmedlemmerne og de overordnede og underordnede Personer, der vare virksomme i de herskende politiske Kredse, ydedes Laan, der hverken stod i Forhold til deres Forretninger eller Vederhæftighed, og hvis Gjældsfor skrivninger for en stor Del laa forglemte i Portefeuillen, med det endelige Resultat, at Forrentning og Afbetaling blev uregelmæssig og Garantierne lidet sikrede forsaavidt de ikke vare ganske illusoriske. Anbringelse af Kapitaler paa uendelig lange Frister eller i utilta-

delige Operationer i Værdipapirer. Ordinære Laan til Provindsregjeringer til dermed at opfylde Administrationens almindelige Krav, og hvis Betingelser enten aldeles ikke opfyldtes eller opfyldtes paa den mest utilfredsstillende Maade. Kjøb af Statslaan, autoriserede af Provindserne og som det har været umuligt at anbringe eller ville blive anbragte i lange Tider, og hvis Resultater, i Betragtning af den Maade, hvorpaa Forretning og Tilbagebetaling err sikrede — for Øieblikket finder den slet ikke Sted — ville medføre uundgaelige Tab eller Kapitalernes Ubevægelighed for lange Tider. Inddragning af forskjellige Provindsers ulovlige Emissioner (hvis Oprindelse af fuldstændig Mangel paa alle Oplysninger ere forblevne indhyllede i Mørke) uanseet alle Anstrængelser for at undgaa det og hvilks Summer Provindserne fremdeles skyldte. Kjøb af Nationallaan, bestemte til Bygning af Jernbaner til en Pris, der var 7 Point høiere end den af Loven fastsatte, givende saaledes uventede Fordele og paatagende sig en Byrde, der indeholder en virkelig Fare for Bankens Virksomhed under de nuværende vanskelige Omstændigheder. Kjøb af Værdipapirer, uden at der dertil fandtes gyldige Grunde, der ikke kan retfærdiggjøres som Bankoperationer, og hvis utvivlsomme Resultat bliver et betydeligt Tab for Banken. Nationalregjeringens directe Indblanding i hele Bankadministrationens Mekanisme uden Kontrol og uden Modstand fra deres Side, der vare direkte ansvarlige. Kundskaben om Bankens Hemmeligheder om det Forhold, i hvilket Debitorerne befinde sig til Banken, blev forlangt og givet ikke blot af Bestyrelsen men af Kontorpersonalet, til hvem man henvendte sig i saa Henseende. En høitstaende Personlighed betraadte Bankens Tærskel givende Ordre til at en stor Sum Penge skulde udleveres til en vis bestemt Person, og denne Ordre blev udført til Skade for Banken, for dens Bestyrelses Autoritet og for Personalets Diciplin, som ved deres Taushed gjordes til Medskyldige i en slig uhørt Handling“.

Dette er Indledningen til Processen, en officiel Angivelse af Forbrydelser difnerede og betegnede som straffbare i Straffeloven, som vel kunde have fremkaldt Dommeres Intervention, betroede som disse ere til at værne om Samfundets Ukrænkelighed.

Banken i Provindsen Buenos Aires eller Provindsernes Bank, de argentinske Bankinstitutioners Førstefødte, er ogsaa styrtet sammen under Krisens Tryk og de samvittighedsløse Bestyreres Misbrug; mangelfuld i dens Organisation har den officielle Raadenskab Fordærvelse, Uredelighed og Letsindighed paa en afgjørende Maade bidraget til dens Fald, saaledes at den ikke vil kunne reise sig mere. Det forlængede Liv, man vil forsøge at forskaaffe den ved kunstige Midler og Undtagelses Love er fuldstændig galvaniske og Midlerne ligesaa unyttige som de gjentagne Emissioner, hvormed man har søgt at hjælpe den overVanskelighederne.

Denne Bank søger man ogsaa at gjenreise, givende den ligesom den nationale, en vanskabt halv officiel Karakter, men den hverken gjenoberbrer den offentlige Tillid eller den udenlandske Kredit, som den foregaaende Bestyrelse søgte at forskaaffe den.

Vi ville nu undersøge den Omsætning den har havt i de sidste 10 Aar.

Kapitalen, reduceret til den nugældende Mynt, var den 31 December 1880 Pesos 28 301 120. Den 31 Marts 1891, medregnende Reservefondet, det vundne Udbytte og omskrivende Guldcontoen til 350%, udgjorde den \$ 44 537 650, hvilket giver en Forøgelse af 57. 37%. Contierne for de offentlige Debitorer udgjorde den 31 Decbr. 1880 \$ 30 992 132 og den 31 Marts 1881 \$ 20 230 981. Som man ser, har det officielle Etablissemets

Lomme stedse været aaben for Regjeringens Haand, men der er noget, som Tallene ikke sige, og det er, at i 1880 laante det Regjeringen Penge til productive Arbeider, og Arbeider til det offentlige Vel, medens i 1891 Pengene ere blevne reparerede som Belønninger til de politiske Trafikanter; dette sige Tallene ikke, men den offentlige Bevidsthed ved det og for-dømmer det.

Portefeullen indeholdt den 31 Debr. 1880 § 45 136 379, 31 Marts 1891 § 166 928 494. De deponerede Summer udgjorde den 31 Decbr. 1880 § 39 736 272, 31 Marts 1891 § 118 824 479.

De Summer, henhørende til Portefeullen, der vare tvivlsomme eller under Retsfølgning udgjorde den 31 December 1880 § 9 535 998 og den 31 Marts 1891 § 41 627 674.

Disse Summer vise den Fremgang Bankoperationerne have havt, men de ere ufuldstændige i hvad der angaar Bestyrelsens Beskaffenhed og Moralitet. Bankens Portefeulle og Deposita ere blevne kvadruplerede, men i Aaret 1880 hverken suspenderede Banken sine Betalinger eller bukkede under for den uheldbringende Bankerot i 1891. Med Hensyn til det sidste Aars Debitorer, hvis Gjæld, er forfalden, da findes af disse ikke opførte Alle som henhøre til denne Kategori, idet det formenes, at Banken, hvis den skulde likvideres, neppe vilde kunne indcassere 20 %. Beskyttet af en Lov, der er monstrøs, og krænkende almindelige Retsprinciper, henslæber denne Bank et pinligt og ufrugtbart Liv.

En anden officiel Bank, Provindsernes Hypothekbank, har været den væsentligste Skive for Skandalen og den offentlige Agitation; det er en anden finantsiel Ruin, som det Aar, vort Tilbageblik gjælder, har seet falde under Larmen af den offentlige Indignation. Den hypothekariske Kreditinstitution vil ikke leve op paany i mange Aar efter de Misbrug og Skandaler, som har fuldbragt dens Ruin. Tre Hundrede og nogle Millioner i Hypothekactier ere blevne udleverede til de officielle Speculanter Graadighed og fortærede i de berygtede Kjøbstadsterritorier og Agerdykningscenterer. Opfindelser af raffineret Havesyge ligeoverfor offentlige Midler, der have indviklet Tusinder af Mennesker, hvis Kapital og Sparepenge vare bragte i disse Papirer, i Katastrofen.

Gouvernør Costa, hvem man ikke kan mistænke for ond Villie ligeoverfor sin Formand, anstiller i et offentligt Document følgende Betragtninger over dette Etablissements Bestyrelse:

„Jeg hverken vil eller bør skjule, at der eksisterer mange Laan i denne Bank, som kun kan liquideres med Tab, ligesom et stort Ansvar i saa Henseende hviler paa den Bestyrelse, der ikke har vidst at beskytte Banken mod de Angreb, der vare en Følge af en feberagtig Jordspeculation, at de ikke tage Hensyn til, at Banken aldrig burde være Instrument for en Kredit, der tillod de uophørlige Omsætninger af Eiendomme til Kjøbere, hvis Hensigt det ikke var at drive dem, og lade dem producere, men alene at sælge dem øieblikkelig, at de ikke forstod at indskrænke Laanene til de Eiere, der begjærede Laan for at forøge deres Eiendommers Produktion og sikre deres virkelige Værdiførgelse, og at de ikke havde den naturlige Klogskab og administrative Indsigt at sikre Banken imod de mulige Følger af en Situation, som den der nu er indtraadt og under hvilken alle umiddelbare Forpligtelser falde ind over Banken og Staten, uden at Banken er istand til at inddrive sit Tilgodehavende i samme Forhold, medmindre den vilde fremkalde en almindelig Ulykke og en stærk Værdiføringelse af Panterne“.

Som det er naturligt, i Betragtning af Oprindelsen, bliver her Skylden for Bankerotten kastet over paa Jordspeculanterne og Jordens Værdiforringelse, men Actieieerne vide meget vel, til deres egen Skade, hvad disse officielle Talemaader betyde.

Del følgende Tal ville give en Idé om Ulykkens Omfang og hvorledes den er bleven gradvis forberedt ved de administrative Misbrug.

De aarlige Betalinger at indkassere for Aaret 1889 og det Udestaaende for de to foregaaende Aar udgjorde:  $\text{§ } 31\,557\,862$  Papir og  $\text{§ } 470\,208$  Guld, og i det paagældende Aar blev indkasseret  $\text{§ } 16\,403\,737$  Papir og  $\text{§ } 225\,568$  Guld, hvoraf følger, at der til Aaret 1890 overgik at indcassere en Sum af  $\text{§ } 15\,154\,124$  Papir og  $\text{§ } 144\,640$  Guld, medens Bankens Gjæld til Provindsbanken den 1 Januar 1890 var stegen til  $\text{§ } 2\,227\,507$  Papir og  $\text{§ } 200\,504$  Guld. De samme Konti udvise i Aaret 1890 følgende Omsætning:

	Papir.	Guld.
Aarlige Betalinger for 1890 . . . . .	$\text{§ } 30\,909\,339$	$\text{§ } 367\,440$
Do. for tidligere Aar . . . . .	„ $15\,154\,124$	„ $144\,640$
	<hr/>	
At indkassere	$\text{§ } 46\,063\,464$	$\text{§ } 512\,080$
indkasseret i Aarets Løb . . . . .	„ $17\,436\,543$	$\text{§ } 127\,280$
	<hr/>	
Overført til 1891	$\text{§ } 28\,626\,920$	$\text{§ } 384\,800$

hvorhos Gjælden til Provindsbanken var voxet til  $\text{§ } 10\,222\,005$  Papir og  $763\,547$  Guld som umiddelbart efterat Couponen og Udtrækningen var indfriet i Januar 1891 yderligere hævede sig til  $\text{§ } 14\,256\,510$  Papir og  $\text{§ } 832\,150$  Guld.

I Aaret 1891 har neppe en Femtepart af Debitorerne betalt Rente og Afdrag og Banken opfylder sine Forpligtelser som den vil og kan.

Krisen har følgelig i dette Aar omstyrtet alt det der vaklede og som Autoriteterne troede at kunne bevare ved beskyttende Love, der vare lige-saa skadelige som unyttige og forhadte.

Kaster man et Tilbageblik over denne finantsielle Smertens Vei, ser man, at det er Misbrugene alene, der have ført os og ville vedblive at holde os paa den, hvis der ikke reactioneres grundigt og decideret. Misbrug af Krediten, Misbrug af Forbruget, Misbrug af Emissionerne — det er de skabende Aarsager til Katastrofen. I fem Aar er der forødt overordentlige Kapitaler, ufrugtbargjørende paa samme Tid den Energi, som nu kunde have tjent til at erstatte de spildte Kræfter.

Sammendragende de karakteriske Tal i dette Femaar udkommer, at hver Indvaaner har forbrugt 150 Pesos, stiftet Gjæld for 200 Pesos Guld og har 60 Pesos Papir hvilende hos sig, og til at dække denne Skyld i den finantsielle Ballance har han kun produceret 55 Pesos til Exportation. Med disse Tal for Øie forklares og begriber man Størrelsen af Katastrofen, der ikke har ladet Noget blive opreist, men gjort tabula rasa med alt det Existerende, der udelukkende var nærret ved Krediten: man kan ei heller føre Stormandsliv paa Kredit, uden at den fatale Fattigdommens og Trangens Dag engang indfinder sig.

De bestemmende Faktorer i denne Krisis have, som man ser, været Vilkaarligheden og Mangler paa Fremsyn og Moralitet; her er ikke Tale om en Krise fremkaldt af tilfældige Aarsager, som det er umuligt at forudse eller afvende; nei, den er indledet og nærret af et Antal af sociale Lyder

af de Regjerendes Slethed, af den administrative og politiske Forvorpenhed, og straffes efter de finansielle Love paa den Maade, som er al Ødselheds Konsekvens, tvingende Landet til at udsone ved Savn og Ængstelser de Feil, som de Regjerende have begaaet i deres Udygtighed og Lethed.

Denne finansielle Situation frembyder følgende 2 Sider eller Symptomer for Behandlingen: den ene bestaar i at kurere Forbrugets eller Kreditens Misbrug, og den vil være uelbredelig uden ved Tidens, Arbeidets og Spar-sommelighedens Hjælp: den anden i at gjenoprette Orden i Pengecirculationen og Nøiagtighed i Bankadministrationen og dette er Dygtighedens, Udholdenhedens og Retsindighedens Værk fra de offentlige Autoriteters Side.

Ulykkeligvis har Regjeringen til Dato miskjendt den Mission som paa-hviler den og istedet for at hellige sig til Institutionernes Reorganisation og reducere den finansielle Svulst, gaar dens Bestræbelser ud paa at dysse Handelsstanden i Søvn, hjælpende den til en skadelig og sygelig Kredit hos Papiremissions-Bankerne. Dette antyder, at man ikke kjender Ondet eller forstaar at fortolke Symptomerne og endnu mindre forhindre deres Udvikling. Misbruget af Krediten kan man ikke kurere med de Midler som frem-bringe den, Papirpenge-krisen kan man ikke kurere med nye Emissioner. Den Vei ved vi hvor fører hen: til Ildebefindendets Forlængelse og efter gjentagne og mislykkede Forsøg overhugger man saa Vanskelighedernes Knude paa samme Maade som man allerede har gjort ved tidligere Læiligheder, reducerende Circulationen ved at reducere Papirpengenes Værdi i Forholdet 5 til 1. Man vil da tilsidst have adlydt de ubøielige finansielle Love efter paa den mest haardnakkede Maade at have modarbeidet dem. Saalænge man ikke rensar Omsætningsmidlet og eiheller giver det en regulær Mekanisme, er det unyttigt at stole paa Landets industrielle Energi, der spildes i Pengeforstyrrelsens Virkninger; dette, som man vil se længere fremme, er bevist ved det Faktum, at Pengeforstyrrelsen har vundet Fasthed uanseet Produktionens Forøgelse. Penge ere de Midler ved hvilke hele den økonomiske Activitet udvikler sig, Forstyrrelserne indvirke paa al Indu-stri, paa alle Kapitaler, paa alle Forretningsgrene, og naar dette Middel er forvansket lider og svækkes Alt.

**S. Christophersen.**

---

## Dresden.

*Aarsberetning dateret 31te Marts 1892.*

Aaret 1891 medførte store Tab for hele Tysklands Forretningsliv. Børsen og Pengemarkedet var i Aarets Begyndelse endnu under Trykket af Londoner-Firmaet Baring Brothers Fallit, og de finansielle Ulykker, der hjem-søgte næsten hele Sydamerika, tildels i Forbindelse med politiske Kalamiteter, bevirkede paa de europæiske Børser en stor Nedsættelse af Kursen paa alle Værdipapirer. Hertil kom finansielle Vanskeligheder i europæiske Stater, især Portugal, Spanien og Grækenland samt Nedgangen i Industrikonjunkturerne, der befordredes ved de nye Toldlove i de forenede Stater. Fondsbørsen manglede saavel som Publikum al Lyst til nye Foretagender. Derhos indtraf en slet Høst i store Dele af Europa, og som i Rusland medførte Udførselsforbud. Heldigvis havde flere oversøiske Lande, især Nordamerika, særdeles god Høst, saa en virkelig Nødtilstand ikke indtraf i Tyskland. Blandt de uheldigste Symptoner paa den slette Forretningstilstand maa regnes de i Oktober og November indtraadte Fallitter af Bankfirmaer i Berlin og andre tyske Stæder. Trøsteligt er det at den tyske Bankforretning i det Hele har vist en saa stor Modstandskraft under de kritiske Forhold. Et daarligt Indtryk paa Tysklands Børsomsætning frembragte det uheldige Udfald af Emissionen af det russiske Laan i Paris, derimod hilsede man som et Lyspunkt for Fremtiden de nye Handelstraktater mellem Tyskland, Italien, Østerrige, Schweiz og Belgien. Den officielle Rentefod for den tyske Rigsbank og den sachsiske Bank i Dresden (Seddelbank) var i 1891: fra 1—12 Januar  $5\frac{1}{2}\%$ , Lombard  $6\frac{1}{2}\%$ ,  $12\frac{1}{1}-3\frac{3}{2}$ ,  $4\%$ , L.  $5\%$ ,  $3\frac{1}{2}-1\frac{3}{2}$   $3\frac{1}{2}\%$ , L.  $4\frac{1}{2}\%$ ,  $13\frac{1}{2}-15\frac{1}{5}$   $3\%$ , L.  $4\%$ ,  $15\frac{1}{5}-31\frac{1}{12}$   $4\%$ , L.  $5\%$ . Rentens Forhøielse 14 Mai til Aarets Slutning bevirkedes mindre af Bankernes knappe Status end snarere af Kursen for korte Vexler paa London, der under en Notering af 20,465 den 14 Mai lod frygte Uddragning af Guld fra Tyskland, især da Englands Bank havde forhøiet sin Rente til  $5\%$ . Vexeldiskontoen var i Gjennemsnit  $3.782\%$  mod  $4.54\%$  i 1890 og Privatdiskontoen paa Berlins Børs  $3.022$  mod  $3.78\%$  i 1890. Af de sachsiske Banker gav Sachsiske Bank i Dresden, med et Seddelomløb af 63 Mill. og en Aktiekapital af 30 Mill. M.  $6\%$  Dividende, Chemnitzer Bankverein gav  $6\%$  mod i 1890  $6\frac{2}{3}\%$ , Dresdner Bank  $7\%$  mod  $10\%$ , Dresdner Bank-Verein  $7\%$  mod  $8\%$ , Oberlausitzer Bank i Zittau  $6\%$  mod  $7\%$ , Sächsische Discontbank i Dresden  $6\frac{1}{2}\%$  mod  $6\frac{1}{2}\%$ , Vereinsbank i Pirna  $6\%$  mod  $7\%$  og Zwickauer Bank  $7\%$  mod  $7\%$  i 1890. Dresdner Creditanstalt für Industrie und Handel, der med den største Del af sin Kapital er knyttet til Bjergværksforetagender, og for en mindre kommanditært deltager i et Dresdner Bankhus, gav paa en Kapital af 4 Mill. M.  $10\%$  mod  $12\%$  i 1890.

Mod Aarets Slutning var Børsens Stemning noget haabefuldere og Kurserne opgaaende, nærmest dog vel en Reaktion mod den overdrevne Baisse Spekulation.

Maskinbygningen paavirkedes af Tilbageslaget paa hele Staal- og Jernindustrien, samt af Mc. Kinley Billens Virkninger paa Textilindustrien. Priserne paa Fabrikater gik ned, medens de blev staaende for Brændstoffer og Lønninger. At nedsætte de sidste viste sig umuligt under den herskende socialpolitiske Strømning og de høje Priser paa Levnetsmidler. Besparselserne ved Kjøb af Raajern kunde ikke opveie de lave Priser paa Fabrikater. De

fleste Fabriker maatte forkorte Arbejdstiden. Af større Fabriker gav Chemnitzer Werkzeugmaschinenfabrik Zimmermann (Kapital 5 400 000 M.) 8 % Dividende mod 10 % i 1891, Chemnitzer Wirkwaaren Maschinenfabrik, før Schubert & Salzer, 7 % mod 10 %, Dampf u. Spinnerei-Maschinenfabrik, Wiede i Chemnitz ingen Dividende mod 2 % i 1890—91. Arbejdslønnen for 386 Personer var M. 270 000. Die Deutsche Werkzeug-Maschinenfabrik, før Sondermann & Stier i Chemnitz gav 4 % mod  $3\frac{1}{2}$  % i 1890, Germania i Chemnitz, væsentlig for Bryggeriindretninger, 7 % mod 12 %, König Friedrich August Hütte i Dresden vil antagelig give et slettere Udbytte end i 1890 (12 %), Das Lauchhammerwerk i Riesa og Gröditz gav 10 % mod 13 % i 1890, die Maschinenbauanstalt Golzern, især for Maskiner til Papirfabrikation,  $12\frac{1}{2}$  % mod 16 %. Die Maschinenfabrik Kappel ved Chemnitz led særlig af de sydamerikanske Krisers Virkninger paa Salget af Maskiner til Bearbejdelse af Trævarer. Dens Omsætning gik i Aaret tilbage fra M. 1 260 000 til M. 780 250 og den gav i Dividende kun 4 % mod i 1890 10 %, Die Meissner Eisengiesserei & Maschinenbauanstalt gav 2 % som i 1890, Die Mühlenbauanstalt und Maschinenfabrik Gebr. Seck i Dresden 7 % mod 12 %, Die Nähmaschinenfabrik und Eisengiesserei, før Seidel og Naumann, der foruden nævnte Specialitet ogsaa med Held befatter sig med at fabrikere Hjul, antages at nærme sig Dividenden for 1890, 16 %. Det samme gjælder Vereinigte Eschenbachwerke i Dresden og Radeberg for Fabrikation af Jernblikvarer, der vil give 11 %. Die sächsische Gussstahlfabrik i Døhlen ved Dresden havde en Omsætning af ca. 2 400 000 M., omtrent som i 1890, men gav i Udbytte kun 11 % mod  $16\frac{2}{3}$  % i 1890. Die sächsische Maschinenfabrik, før Richard Hartmann i Chemnitz, gik i Omsætning tilbage over 1 270 000 M. og gav i Rengevinst ca. 29 % mindre. Dette storartede Foretagende, hvis Aktiekapital er  $8\frac{1}{4}$  Mill. M., betalte for Raa- og Brændematerialier ca.  $3\frac{1}{2}$  Mill. M. og i Arbejdslønn for gennemsnitlig 3 598 Personer M. 3 338 350. Dividenden var 8 % mod 11 % i 1890. Die sächsische Webstuhlfabrik Schönherr i Chemnitz led af de slette Forretninger i Textilindustrien og skjønt særdeles vel funderet gav den kun  $11\frac{2}{3}$  % eller  $6\frac{1}{3}$  % mindre end i 1890. De slette Konjunkturer for Bygning af Vævstole vedblive. Die Webstuhl und Maschinenfabrik, før A. Zschille i Chemnitz og Grossenhain vil heller ikke kunne komme op mod tidligere Aars der gav 8 og 12 % i Udbytte. Die Zittauer Maschinenfabrik und Eisengiesserei og die Zwickauer Maschinenfabrik, før Brod & Stiehler, gav henholdsvis 15 og  $6\frac{2}{3}$  % Dividende mod i 1890 17 og  $7\frac{1}{2}$  %.

Fabrikerne for elektriske Indretninger er i Aaret udvidet og turde nu ogsaa kunne udføre større Bestillinger. Skibsværfterne beskæftigede sig mest med Reparationer. Metalforarbejdelse. Guldslagerierne, med Undtagelse af Finguld og Lampefabrikerne, gik væsentlig tilbage. Paa Grund af Mc Kinley Billen maatte Lønnen nedsættes ved Fremstilling af Bladguld af Metallegeringer, hvilket fremkaldte flere Ugers Indstilling af Arbejdet, og efter Bilæggelsen heraf kunde 33 % af Arbejderne ikke skaffes Sysselsættelse. I de større Lampefabriker blev Arbejdernes Antal nedsat med ca. 20 %. I Guld- og Sølvspinderierne var meget Liv, baade i finere Sager for Militære og de sædvanlige Prydelser for Bønderne i Italien og Balkanlandene. Pianofortefabrikationen led delvis under de amerikanske Toldforhold. Textilindustrien, der især drives i de sächsische Erzbjerg og Lausitz og for det Meste er i Privatbedrift, led allermest af de amerikanske Toldforhøielser. Den betydelige Nædgang i denne Branches Vareudførsel til de forenede Stater fremgaar af de amerikanske Konsulers Publikationer, der udviser, at Udførselen af Bomuldsvarer aftog med 45 %, Uldvarer med

26 %, Uldgarn med 57 % og Halvsilkevarer med 34 %. Udførselen i 1890 var imidlertid ikke jevn som ellers, da der før Toldlovenes Ikrafttræden udførtes store Masser for at spare Tolden, hvorved Lagrene i Nordamerika blev overfyldt, hvilket havde en hæmmende Virkning. Maaske tør derfor Aaret 1892 vise noget bedre Forhold. For Bomuldsspinderierne viser Aaret 1891 de sørgeligste Erindringer. Bomuldsvarer stod Sommeren 1890 for Middling i  $6\frac{11}{16}$  d, men i Begyndelsen af 1891 i  $5\frac{1}{4}$  d og ved Slutningen i  $4\frac{3}{16}$  d, en Pris, der ikke var oplevet siden 1848 og ikke engang skal naa Produktionsprisen for Bomuld paa Plantagen. Garnpriserne gik, som desværre altid, foran Nedgangen i Bomuldspriserne og gav selv for de billigste Noteringer for Bomuld intet Udbytte. Paa sine Lagere af Raamaterialer tabte Spinderierne uhyre Summer. Ved det over Behovet forøgede Antal af Fin-spindler i Tyskland og den væsentlig formindskede Produktion i Væveriet vilde en almindelig Indstilling af Spinderiet have været det eneste Middel, men dette kom ikke istand og Forsøg derpaa strandede paa Modstand fra Spindere i Sydtykland og Elsass. Den Omstændighed, at den amerikanske og navnlig den ostindiske Bomuld paa Grund af slet Kvalitet af Høsten 1890—91 gav ca. 3 % mindre Garn, skadede ogsaa Driften. Chemnitzer Aktiespinnerei, der med en Kapital af  $1\frac{1}{2}$  Mill. i 1890 gav 7 % Dividende, sluttede 1891 med et Driftstab af M. 130 000.

Meget sørgeligt er det ogsaa med Kamgarnsspinderiet. Den hele Branche, der væsentlig er Privatindustri, arbejdede med Tab. Det eneste Aktieforetagende inden Distriktet, det i Chemnitz liggende sächsiske Kammgarnsspinnerei, før Solbrig, antages ikke at ville give Udbytte for 1891.

Jutespinderier og Væverier led ogsaa under Prisernes Nedgang for Fabrikatet. Den af disse Industriers Repræsentanter i 1891 vedtagne almindelige Produktionsindskrænkning og Forbedring af Salgspriserne kom for sent til at skaffe Bedring, men Udsigterne for 1892 stiller sig dog derved noget bedre. Af de anførte Grunde kunde det i Ostritz ved Zittau værende Oberlausitzer Jutespinnerei paa sin Kapital 1 Mill. M. kun give et Nettoudbytte af 13 000 M. eller 1 %. To andre større Fabriker, die Deutsche Jutespinnerei und Weberei i Meissen og die Geraer Aktien-Jutespinnerei i Triebes, Reuss, opnaaede ved heldigt Kjøb af Juteraastof, der undergik en stærkt vigende Konjunktur, bedre Resultater. Det lykkedes Fabrikken i Meissen at uddele 9 % mod 12 % i 1890, medens det andet Etablissement under betydelige Reserveafsætninger som i 1890 kunde fordele 8 % paa Stamaktierne og 14 paa Præferentaktierne.

Gardin- og Kniplingsmanufakturen klager over stadig Nedgang i Priser i 1891, hvorhos de forenede amerikanske Stater har forhøjet Tolden for Fabrikatet fra 40 % til 60 %. Før var Arbejdskræfterne i de sächsiske Grændsebyer ei tilstrækkelige til at kniple de fine Forhæng, hvorfor mange Varer i denne Hensigt maatte bringes til Bøhmen. I 1890 udgjorde denne Forbindelse mellem Bøhmen og Sachsen 9 717 Kg. Gardiner. Efter de amerikanske Konsulopgaver udførtes fra Plauens Distrikt i 3die Kvartal 1889 for 28 461 Dollars Kniplingsforhæng til Amerika og i samme Kvartal 1891 for 5 679 Dollars, medens i sidste Kvartal 1891 slet intet er udført. Fra Anna-berg Distrikt er Nedgangen 91 %.

Den af nogle virksomme Spinderier i Erzbjergene producerede Sytraad har i Tidens Løb stedse skaffet sig mere Anerkjendelse og væsentlig indskrænket Efterspørgselen efter engelsk Traad. Siden 1879, da de fleste Industriprodukter beskyttedes ved høje Toldsatser, har vistnok Sytraadfabrikerne stadig klaget over den fremmede Konkurrans, og med det Resultat, at



Rigsdagen i 1885 forhøiede Tolden paa Sytraad fra 36 til 70 M. Under denne Beskyttelse har vore Fabriker glædelig udviklet sig. Ved Forhandlingerne om Handelstraktaterne forlangte navnlig Belgien Tolden nedsat til 36 M., og den blev nedsat til 60 M., hvilken Nedsættelse, ifølge Mestbegunstigelsesklausulen, ogsaa kommer England tilgode. Det er dog ikke at antage at Indførselen af den fremmede Vare herved vil tiltage, især da de sachsiske Fabriker altid holder paa en solid Vare.

Possementindustrien i Erzgebirge var mere beskæftiget end i 1890, da Forretningerne gik slet. I de 3 Kvartaler 1891 sendtes der for 316 206 Dollars mere Possementer og Besætningsstoffer til de forenede Stater end i samme Tidsrum 1890 og i 4 Kvartal næsten 100 000 Dollars mere end det tilsvarende i 1890. Denne Industri drives endnu i Familier og om Vinteren finder derved ogsaa Arbeidskræfter Anvendelse, der kun er beskæftiget om Sommeren, som Bygningsarbejdere, Stenbrydere o. s. v.

Handskesfabrikerne i Chemnitzer Egnen sender aarlig Tusinder Gros af Silkehandsker til de forenede Stater, medens der fra de øvre Erzbjerg og Zwickauer Egnen gaar store Mængder Glacéhandsker over Oceanet. Alene fra Annabergs Distrikt gik i 1889 for 977 497 M. Glacéhandsker til Amerika mod i 1889 kun for 678 246 M. I begge Slags Handsker er Udførselen nu gaaet tilbage, da Tolden ved Mc. Kinley Billen er bleven for høit opskruet. I Silkehandsker har de forenede Stater nogle Fabriker, medens Glacéhandsker ikke der frembringes i store Mængder, saaat der senere vel atter deri vil kunne gjøres en bedre Forretning. Ogsaa i det nære Bøhmen fabrikeres meget Glacéhandsker. Handskesyernes i Erzgebirge fortjente før mere end nu, da Konkurrencen med de billige Arbeidskræfter i Bøhmen og Schlesien trykker Lønningerne særdeles meget. Saaledes har f. Ex. en Faktor, der før beskæftigede 800 Arbejdere, nu trods den mindre Løn neppe mere Arbejde for Halvparten af sine Folk.

I de obervogtlandske Landsbyer drives endnu af mange Koner og Piger Haandbroderi. De anbringer Broderier eller Monogrammer paa Linned. De store Linnedfabriker i Vogtland ved Rhin og i Berlin har sine Faktorer, som udgiver Broderierne og atter tager dem tilbage. Betalingen for det fine Arbejde er ikke meget høi, men da de kvindelige Arbeidskræfter ved Siden deraf ogsaa kan skjønne Husvæsenet, vil altid denne Slags Husindustri finde villige Kræfter. Disse Varer forfærdiges ogsaa fra de oversøiske Kunder. Ved den tysk-østerrigske Handelstraktat er denne Industrigren forsaavidt mindre heldig stillet, som Tolden derfor nedsattes fra 300 til 200 Gulden. Tolden er endnu høi nok til at beskytte det i Bøhmen værende Haandbroderi og vil neppe faa stor Betydning for den tyske Linnedfabrikation.

Anstalterne for Farveri og Appretur opviste i 1890 lidet gunstige Resultater. I Aarets Løb afslappedes Forretningen og under trykkende Priser indtraadte en Stagnation af større Omfang end i mange Aar tidligere. Farverierne kunde ikke sætte igjennem den ved fælles Optræden efterstræbte Bedring af Betalingerne, især for Tricots. Sortstykfarverierne led temmelig stort Tab i Paraplybranchen ved stadig Tørke om Høsten. Den nylig i de større Anstalter indrettede Farvning for Diamantsort paa Strømpevarer synes at udvikle sig godt. Med Hensyn til Udførsel til Nordamerika viser de især i Lausitz forfærdigede Lin- og Halvlinvarer uagtet Mc Kinley Billen en Tilvæxt af næsten 20 % mod i 1890.

Læderindustrien led af nedgaaende Konjunktur, især for Kidlæder. Da Afsetningen i England gik ned gjorde Skofabrikerne der kun de nødvendige Indkjøb og var lidet tilbøielig til Leveringskontrakter, saaat de større

sachsiske Etablissementer arbeide og maa beholde store Forraad paa Lager. Ogsaa Garverforretningen gik usædvanlig slet, hvilket medførte mange Driftsindstillinger.

Straahatfabrikationen viste i Aarets Løb efterhaanden Stilstand med betydeligt Tab for største Delen af de sachsiske Fabrikater, om der end tilsidst indtraf nogen Bedring for Damehatte.

I Blomsterfabrikationen viste sig en livlig Virksomhed om Vaaren, hvilken tabte sig noget om Sommeren, men atter viste Udsigter om Vinteren. De fleste Blomsterfabrikanter er indrettet paa, ved utilstrækkelig Afsætning af kunstige Blomster at fremstille Modeartikler for Damehatte af Plüsch, Husblas etc.

Papirmarkedets Stilling i 1891 viste atter en tilbagegaaende Bevægelse, der dog delvis afsvækkedes ved en ikke uvæsentlig Prisnedgang i nogle for Industrien vigtige Raastofe. Grundene til Prisdaldet ligger ikke alene i den standsede Exportforretning, men ogsaa i overdreven Produktion af Træstof, der ikke kunde optages af Markedet saaat navnlig dette let forgjængelige Surrogat var udsat for betydelige Prisforandringer. Hele Papirfabrikationen har allerede i Aarevis ligget nede, og at nogle større Aktieforetagender i denne Branche kunde opvise nogenlunde Resultater, skyldes væsentlig Forbedringer i Fabrikationsindretningerne. Chemnitzer Papirfabrik gav som i 1890 8 %, Dresdner Papirfabrik  $5\frac{1}{2}$  % mod  $4\frac{1}{2}$  %, Peniger Patentpapirfabrik (Kapital 3 Mill. M.) 7 % mod 7 %, Sebnitzer Papierfabrik  $4\frac{1}{2}$  % mod 6 %, die Vereinigten Bautzner Papierfabriken (Kapital M. 2 700 000) 9 % mod 8 %, Weissenborner Papierfabrik 6 % mod 7 %, Thode'she do. (M. 2 700 000) uden Dividende, die Holzstoff und Papierfabrik i Schlema ved Schneeberg 10 % mod 14 %, die Association deutscher Strohstoffabriken (Kapital 3 Mil. M.), 4%. Dresdner Albuminpapier-Aktiengesellschaft gav 8 %, og die Vereinigten Fabriken fotografische Papiere 20 %.

I Aaret 1891 er Herman Gmeiners Fabrik for farvet og Luxuspapir ved Bischofswerder forvandlet til et Aktieselskab. Dette længe renomerede og blandt de mest produktionsdygtige Foretagender i Tydskland har uagtet stadig synkende Priser for Fabrikat, samt stigende Kulpriser og de ved Arbejderlovgivningen foranledigede Udgifter kunnet give en Dividende af 5 %. En særskilt Specialitet i Papirindustrien i Dresden er die Aktiengesellschaft für Cartonnagen-Industrie for Kartonfabrikation af ethvert Slags efter et særskilt patenteret System. Den gav med en Kapital af 1 200 000 M. et Udbytte af 20 %. I Beretningen meddeler Direktionen, at det af den indførte Indpakningssystem har fundet stedse videre Indgang i Privatindustrien. Som ny Branche har den med Held optaget Forfærdigelse af Skydeskiver af Pap for den tyske Arme.

Træindustrien og Møbelfabrikationen klager over ringe Omsætning og Prisnedgang ved Massetilbud af færdig Vare i bøiet og Haandfabrikat. Da derhos saavel Træ som Fletværk, Skruer, Schellak m. m. betingede høie Priser, tilligemed Spiritus, der i stor Mængde anvendes til Politur, er Fortjenesten betydelig formindsket.

Kornhandel og Mølleindustri. Efter en Rapport fra en af de større Møller var Aaret 1891 uden Konjunkturtab for Møllerne, da Priserne efterat være gaaet stærkt op i April, næsten hele Aaret holdt sig paa en bestemt Høide. I de 3 første Maaneder af Aaret var Tilførslerne af Hvede og Rug tillands betydelige. For Landhvede noteredes 195--200 M., for Landrug 175--180 M. pr. 1 000 Kg. I April forandredes Forholdene pludselig og uventet ved Spekulationens Indgriben i Effektivforretningen paa Berlins

Varebørs. Baissepartiet i Berlin købte, opskræmt ved ugunstigt Veir og Verdensmarkedets faste Stemning, for at kunne opfylde indgaaede Forpligtelser, al disponibel Hvede, ogsaa i Sachsen, til enhver Pris og sendte den til Berlin. Hvedepriserne steg derfor paa det herværende Marked fra 200 til 230 M., medens Rug betaltes med 180—200 M. pr. 1 000 Kg. Smukt Veir i Mai virkede kun forbigaende nedtrykkende paa Stemningen i Kornhandelen; snart blev endog Priserne i April overgaaet, idet Hvedeprisen steg til ca. 240 M. og Rugprisen til ca. 210 M. pr. 1 000 Kg. Melhandelen var i disse to Maaneder vanskelig; thi foruden at Priserne paa Fabrikatet sjelden holder Skridt med de for Raastoffet, afviklede Konsumenten først sine lavere Afslutninger, og købte derpaa kun det Nødvendigste til de højere Fordringer. Da vi kun havde forud solgt Mølleprodukter i smaa Kvantiteter, led vi heldigvis kun forbigaende under den noget svagere Afsætning af vore Fabrikater.

De sidst i Mai opdukkende Rygter om en Nedsættelse af Korntolden paa Grund af de høje Kornpriser, modsagdes fra kompetent Hold den 1 Juni. Priserne for Hvede og Rug holdt sig derfor oppe og Rug steg endog til 220 M., og efter det russiske Udførselsforbud til 250 M. pr. 1000 Kg. Russisk Rug betaltes endnu meget højere. Stemningen beroligede sig dog snart, da man hørte, at endnu meget Rug kunde udføres fra Rusland, og at Amerika havde meget Rug og Hvede til at forsørge Kontinentet. I Modsætning til den store Kjøbelyst for Rug var Forretningen i Rugmel vanskelig og lidet lønnende. Den rige Frugthøst rammede erfaringsmæssig Konsumenten og den yndede Formaling af Byg og Mais blandt Rugen bragte Priser for Dagen, der gjorde en reel Konkurrent ganske umulig. Selv ved det saakaldte Brødmel kunde Rugmøllerne absolut ikke tjene Noget og denne sørgelige Tilstand er desværre endnu tilstede. Ligesaa uheldigt stillede sig Resultaterne for Bageriet. De Bagerier, der ikke kunde bestemme sig til at bage andet end rent Rugbrød, hvilket ikke var muligt ligeoverfor Brødpriserne, indstillede fordetmeste Rugbrødbagning. Rygterne om et russisk Forbud mod Udførsel af Hvede og Bekræftelsen heraf i November, befæstede kun for en Tid Kornmarkedet, da Tilførslerne af fremmed Korn stedse forblev meget store og Mangelen af Landvare derved rigelig dækkedes. Den sidstnævnte optog væsentlig Staten til høje Priser, Rug til 250 M., Hvede til 245 M. pr. 1 000 Kil., medens børsmæssig i November 1891 Hvede kunde faaes for 235—240 og i Decbr. til 235, og Rug i Novbr. til ca. 245 og i Decbr. til 240—235 M. Salget af Hvedemel var til medio November meget tilfredsstillende, men senere paa Grund af almindelig stærk Produktion stille og til Aarets Slutning normalt.

Ølbryggeriet var en af de faa Industrier, der i Aaret har haft lige-saa godt, delvis anseligere Udbytte end i 1890. Navnlig for de større Anstalter er Konsumenten betydelig tiltaget og mest i de bedre, stærkere indbryggede Kvaliteter. Grunden hertil er muligens, at i de sidste slettere Aar Vin-konsumenterne delvis har bekvæmet sig til Ølkonsum. Det største sachsiske Etablissement, die Societätsbrauerei Waldschlösschen i Dresden, Kapital M. 1 440 000 havde en Indtægt af ca. 1 600 000 M. og gav i Udbytte 18 %. Felsenkeller ved Dresden, Kapital 900 000 M., fordelte 28 %, Hofbrauhaus, Aktiekapital i to Serier M. 1 665 600, 10 % og 2½ %, Consolidirtes Feldschlösschen, Kapital M. 1 179 800, 5 %, Löbauer Bierbrauerei, Kapital M. 620 000 10 %, Meissner Felsenkeller Brauerei Kapital M. 400 000, 5 %, Planenseher Lagerkeller, Kapital M. 1 050 000, 6%, Reisewitzer Brauerei, Kapital M. 750 000, 12 %, Schloss Chemnitz Brauerei. Kapital M. 750 000, 28⅓ %. Uden Dividende blev de ikke med tilstrækkelig Kapital forsynede

Anlæg Bautzner Brauerei und Mälzerei, Bayrisches Brauhaus i Dresden, Gambrinusbrauerei.

Mindre gunstigt arbejdede Maltfabrikationen. Den kolde og regnfulde Sommer hindrede Afsætningen. Da det viste sig at god Byg vilde blive højere betalt paa Grund af Høstens ringe Kvalitet, stillede ogsaa Maltpriserne sig sidst paa Aaret noget højere. Bygget af 1890 gav vistnok ved omhyggelig Bearbejdelse et udmærket Malt, men paa Grund af den altfor store Vandholdighed i Kornene var Udbyttet for Malterne ringe. Die Malzfabrik Pirna udnyttede den tilbagegaaende Prisbevægelse i Byg i Marts saa godt, at den forrentede sin Aktiekapital, M. 550 000, med 7 %. Dresdner Malzfabrik kunde derimod kun ved Tilskud af nogle større Aktionærer udligne sin Tabs- og Gevinstkonto.

Presgjær- og Kornspiritusfabrikationen har et betydeligt Anlæg i Dresden, der i sidste Aar angives ikke at have arbejdet saa gunstigt som før paa Grund af de stegne Kornpriser og at man kun havde de stærkt stegne Spirituspriser at takke for, at der udbragtes en Dividende af  $13\frac{1}{3}$  %. Gjærpriserne var trykket og efterlod neppe Udbytte. Fabriken har endnu ikke fundet sig foranlediget til at indføre de forskellige nye Metoder i Gjærproduktionen og vil vente dermed, til disse er forbedret og fulkommengjort. Direktionen antager ikke at der vil ske nogen større Nedgang i Spirituspriserne.

I Nærings- og Nydelsesmidler var Forretningen i det Hele livlig. Cigar- og Cigaretfabrikerne var gjennemgaaende fuldt optaget. Da der i disse Bedrifter betales forholdsvis høje Lønninger, var en i Vaaren stedfunden Arbeidsindstilling af flere hundrede Arbejdere saameget mere at beklage, som der af vedkommende større Fabrik snart antoges Erstatning for de Udeblivende.

Glasfabrikationen, repræsenteret ved die Siemensschen Werken, Aktieselskab i Dresden, og et Do. i Bernsdorf i Oberlauzitz samt flere Firmaer i Radeberg, led, saavel for Produktionen af Hul- som Tavleglas, ved store Prisreduktioner med samtidig Forhøjelse af Priserne for de til Fabrikationen nødvendige Chemikalier. En betydelig Stigning i Exporten indtraadte sidst i 1891 og først i 1892 formedelst Udløbet af Handelstraktaterne med Frankrige og Spanien.

Allerede siden forrige Aarhundrede drives i Omegnen af Klüngenthal en livlig Fabrikation af Børnemusikinstrumenter, samt Mundharmonikaer, Accordeons etc., med tilhørende Biindustrier, som Snedkeri og Metalarbejde til Forfærdigelse af Plader, Dæksler etc. Hidtil brugtes til Mundharmonikaer meget Nikkelblik, men nu synes ogsaa Aluminium at ville bryde sig en Bane. Saaledes har Firmaet Dörfel-Steinfelser i Klingenthal skaffet sig Patent for Stemmeplader af Aluminium. Metallet er meget let, ruster ikke og er saaledes netop egnet for disse Industrier, der mest arbejder for Udlandet.

Kulproduktionen drives i Sachsen i stor Udstrækning i Zwickaus og Oelsnitz Distrikter og Plauenscher Grund ved Dresden, sidstnævnte Sted bl. A. af et Staten tilhørende Værk. Nedgaaende Konjunkturer hæmmede i det Hele Afsætningen; navnlig virkede uheldigt paa Industrikul den gjentagne temmelig store Nedsættelse af Fragterne paa bøhmiske Brunkul og en i det nærliggende bøhmiske Duxer Revier begyndt Produktion af Brunkul af en Kvalitet, der nærmer sig meget Stenkullenes.

I Meissen ved Dresden er et Aktieselskab under Firma Vereinigte Fabriken englischer Sicherheitszunder til Fremstilling af Tændtraade og Ledningstraade for elektriske Anlæg. Denne Fabrik gav i 1891 paa en Kapital af 450 000 en Dividende af 10 pCt.

**Kommunikationer.** De sachsiske Statsbaners Indtægter i 1891 var ialt M. 88 517 044 og deres samlede Længde 2 606 Km., hvoraf Normalspor 2 359 Km. De i Statsdrift værende Privatbaner har en Længde af 120 Km.

**Flodskibsfart.** Vandstanden var i det Hele tilfredsstillende. Skibsfarten paa Elben varede fra midt i Marts til 26 Decbr. Fragtsatserne vare i Aaret de billigste, der hidtil have existeret, dels paa Grund af de daarlige Konjunkturer, dels af Udsigten til billigere Kornbold og det russiske Udførselsforbud, samt Skibenes Konkurrence. Imidlertid medførte dette dog en Overenskomst mellem „die Kette“, det østerrigske Nordvestdampskibsselskab og „die Vereinigten Schiffer“, der ogsaa skulde være i de sidstes Interesse. Haabet om en Bedring i Elbskibsfarten støttes ved Regjeringernes vedvarende Bestræbelser efter at forbedre Vandveiene, Havneanlæg og andre Indretninger. I Hamburg bygges en ny, delvis for Flodskibe bestemt Havn, Havnen i Magdeburg-Neustadt nærmer sig sin Fuldførelse og Beskyttelsehavnen i Tangermünde er færdig; i Dresden arbeides paa en stor Trafik- og Vinterhavn i Grossen Gehege for 250 Skibe, medens samtidig ca. 30 Skibe bekvemt kan losse og lade ved Kaierne. Privat bygges derhos en Havn ved Aussig og i Aken.

Foruden Forøgelse af Anlæg til Vinterbeskyttelse tiltrænges der paa Elben en Flodpolitiordning, der er under Staternes Overveielse, samt Regler om Bygning og offentligt Tilsyn med Flodfartøiernes Sødygtighed, hvortil Forarbejder foreligger i Preussen. Ligesaa har man hidtil savnet en Fragtret for den tyske indenlandske Skibsfart og en Driftsordning for de nedertyske Flodgebeter, hvormed Rettigheder og Forpligtelser mellem Ladingseiere og Fragtførere i samme Fart skal fastsættes. En saadan er nu udarbejdet for Elben, Oder og Weichsel med Bifloder, og de herværende Selskaber har forandret sine Fragtbetingelser paa Grundlag deraf, ligesom den tænkes anvendt paa Fragtforretningen i bøhmiske Brunkul. Farten ved de saakaldte „Wände“ ved Königstein er sikret ved offentlige Arbejder. For de sachsiske Skipperskoler er et nyt Regulativ og Lærerplan udkommet 1 Novbr.

Dampskibsslæbeselskabet Vereinigte Schiffer i Dresden, Kapital 800 000 M. med 12 store Dampskibe, gav kun en Dividende af 5% mod 12% i 1890. „Die Kette“ gav 3% i 1890 men har ikke meddelt Rapport for 1891. Dette er heller ikke Tilfældet med die oesterreichische Nordwest-Dampfschiffahrtsgesellschaft i Wien, der har en Kapital af 4 Mill. Gulden, og antagelig giver 2%, med en Indtægt i Fragt og Slæbeløn ca 3 900 000 M. Die Sächsisch-Böhmische Dampfschiffahrts Gesellschaft, nærmest for Persontrafik, gav 17% i Udbytte.

**Hestebaner.** Selskabet Tramway Company of Germany, Limited, der driver Hestebanen i Hannover og i Dresden forpagter den Continental-Hestebanen tilhørende Linie Dresden-Blasewitz og besidder den største Del af Dresdens øvrige Hestebaneanlæg, havde i 1891 en Indtægt af ca 2 Mill. M. og gav et Udbytte af 6%, og befordrede i Dresden og Hannover ca. 25 Mill. Personer. Det paatænker nu at aabne elektrisk Drift paa enkelte Strækninger. Det konkurrerende Selskab Deutsche Strassenbahn-Aktiengesellschaft, der nylig er begyndt Drift i Dresden, ventes at ville give et lidet Udbytte. Hestebanen i Chemnitz drives af Deutsche Local- und Strassenbahn-Gesellschaft, hvis Aktier for det meste er i Hænderne paa die allgemeine Electricitäts-Aktiengesellschaft.

I Sparekasserne i Kongeriget Sachsen indsattes i 1891 127 801 973 M. og udtoges 124 719 043 M. Der indsattes 97 397 M. mindre og udtoges 6 835 480 M. mere end i 1890. Af Konkurs er Antallet, der fra 1883—

1888 stadig gik tilbage, siden 1889 i Stigende. Det udgjorde i hvert Aar fra 1882 til 1891: 74, 93, 60, 67, 64, 55, 53, 80, 93 og 98.

I Bygningsvæsen viser Aaret Tilbagegang. Hypotheklaan var vanskelige og Salg af faste Eiendomme besværedes. Mod Aarets Slutning var Tilbudet af Penge rigeligere. For det kommende Aar vil flere store offentlige Bygningsforetagender finde Sted i Dresden. Die Dresdner Baugesellschaft, Kapital M. 4 956 000, gav i Dividende 9 %, die Bank für Grundbesitz, Kapital 1 Million, 6½ %, die Baubank für die Residenzstadt Dresden 5 % og die Chemnitzer Bau-Gesellschaft 5 %. Den mindre Bygningsvirksomhed i 1891 rammende især Sten- og Jordindustrien. For Teglsten var mindre Af-sætning og i Sandstensbruddene var 20—25 % færre Arbeidere beskæftiget end Aaret før.

**Rosencrantz.**

## Cagliari.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter i Kroner.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.		Ant.	Tons.	Seil-Skibe.	Damp-skibe.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.				
I. Ankomne.												
Fra Norge til Hovedstationen.	1	262	-	-	-	-	-	-	1	262	4 090	-
” andre Lande til Hovedstationen	-	-	3	1 927	-	-	-	-	3	1 927	-	23 133
Ialt	1	262	3	1 927	-	-	-	-	4	2 189	4 090	23 133
II. Afgaaede.												
Til andre Lande fra Hovedst.	-	-	1	346	1	262	2	1 581	4	2 189	-	265

Til Distriktet ankom 2 svenske Fartøier, dr. 863 Tons, deraf 1 Dampskib, dr. 599 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Kr. 139.01, af svenske ved Hovedst. Kr. 16.76, ved Vicekonsulaterne Kr. 37.48, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 18.74. Ialt tilfaldt Konsulen Kr. 35.50.

### Aarsberetning dateret 15 Mai 1892.

Skibsfart. De forende Rigers Skibsfart paa Cagliari, der i Aarene 1889—90 var i betydeligt Tiltagende, har i det forløbne Aar lidt et ikke ringe Afbræk under den formindskede Export af Salt.

Tilbagegangen fremgaar af følgende Oversigt: 1891 6 Skibe, dr. 3 052 T., 1890 30, dr. 16 823 T., 1889 20, dr. 8 733.

Som det fremgaar af nedenstaaende Tabel besøgtes Cagliaris Havn ifjor af følgende Nationers Skibe: Italienske 323, dr. 84 427 T., engelske 58, dr. 49 547 T., hollandske 3, dr. 2 364 T., franske 2, dr. 2 448 T., østerrigske 5, dr. 2 935 T., belgiske 2, dr. 2 085 T., svenske og norske 6, dr. 3 052 T., græske 11, dr. 4 635 T., russiske 2, dr. 1 256 T., spanske 7, dr. 706 T., danske 2, dr. 306 T. Ialt 421, dr. 153 761 T., hvoraf Seilskibe 290, dr. 51 018 T., Dampskibe 131, dr. 102 743 T.

Import fra de forenede Riger bestod af en Ladning Is fra Norge og en Do. Trævarer fra Sverige.

Export til de forenede Riger indskrænkede sig som sædvanligt til Salt.

Vareomsætningen i Cagliari udgjorde i 1891: Spirituosa, andre Drikkevarer og Olier Indførsel Lire 282 723, Udførsel 178 156, Kolonialvarer, Krydderier og Tobak I. 903 768, U. 5 207, Chemikalier, Fabrikater af Talg m. m. og Parfumer I. 33 654, U. 117 420, Farver og Farvestofe I. 3 193, Hamp, Lin og andre Fabrikater deraf I. 59 169, U. 4 905, Bomuld I. 101 267, Uld og Haar I. 144 556, U. 20 398, Silke I. 18 830, Trævarer og Halm I. 522 981, U. 1 316 018, Papir og Bøger I. 19 134, Skind I. 69 296, U. 399 953, Mineralier, Metaller og deraf tilvirkede Varer I. 171 292, U. 13 351 316, Stentøi, Porcelæn, Glas og Krystalarbejder I. 1 048 685, U. 17 467, Kornvarer og Mel I. 2 947 819, U. 348 265, Dyr og Madvarer deraf I. 134 225, U. 337 409, Diverse Varer I. 58 589, ialt I. 6 520 181, U. 16 096 514, mod i 1890 I. 6 570 437, U. 13 055 649.

Som det fremgaar af ovenstaaende er der i Importen en Formindskelse af Lire 50 256 og i Exporten en Forøgelse af Lire 3 040 865 sammenlignet med det foregaaende Aar.

Salttilvirkningen var tilfredsstillende. Man anslaaer Indhøstningen til ca. 150 000 Tons, hvoraf næsten 130 000 Tons udførtes til Italiens Fastland og kun 10 600 Tons til Udlandet. Gjennemsnitsprisen for Salt var ca. 10 Lire pr. Ton.

Bergværksdriften udbragte: Zinkmalm 107 000 Tons, Værdi Lire 12 253 000, Blymalm 29 000 T., L. 5 929 000, Sølv 2 000 T., L. 1 973 000, Antimonium 300 T., L. 170 000, Jern 10 000 T., L. 102 000, Brunkul 14 000 T., L. 166 000, Mangan 1 600 T., L. 35 000. Ialt 163 900 Tons, Værdi Lire 20 628 000. Gruberne beskjæftigede 11 300 Mand.

Vinhøsten har været meget heldig, men Efterspørgsel fra Kontinentet var betydeligt indskrænket og Exporten og Priserne bleve flauere.

Kornhøsten var ligeledes god og gav Anledning til livlige Forretninger næsten det hele Aar.

Tunfiskfangsten slog i 1891 godt til. Udbyttet af Fangsten opgives at have udgjort ca. 1 500 Tons, Værdi Lire 2 100 000.

Koralfangsten ligesom de to foregaaende Aar, var ogsaa ifjor ubetydelig. Kun ca. 250 Kg. Korall til Værdi ca. 30 000 Lire blev fisket.

Hornkvægexporten synes at vinde fast Fod over Italien og Sicilien og har i det forløbne Aar antaget stort Omfang. Udførselen var ca. 40 000 St.

Gjennemsnitsfragterne for det hele Aar vare til Østersøen med Salt Lire 13—14 pr. Mtr. Ton, til Santos med Do. sh. 20—22 pr. engl. Ton., fra Cardiff med Kul sh. 8—9 pr. engl. Ton.

Kursen paa London varierede mellem 25,50—26 pr. £ a vista, paa Paris £ 101—104.

## B. Pernis.

## Kapstaden.

Med Ladning ankom fra Norge 22 norske Skibe dr. 8 094 Tons. Fra Udlandet ankom med Ladning 112 norske Skibe dr. 64 033 Tons og i Ballast 1 dr. 474 T.

Til fremmede Lande afgik med Ladning 17 norske Skibe dr. 7 875 Tons og i Ballast 151 dr. 80 833 Tons.

Af svenske Skibe ankom 45 dr. 20 941 Tons. Bruttofragter optjent af norske Skibe £ 143 710.

Erlagt Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen £ 118. 3. 11, ved Vicekonsulaterne £ 180. 14. 9, af svenske Skibe ved Hovedst. £ 19. 14. 4, ved Vicekonsulsst. £ 48. 12. 8.

### Aarsberetning dateret 16de Mai 1892.

Der ankom til Distriktet af norske Fartøier i 1891 168, dr. 86 315 Tons, Bruttofragter £ 143 710, mod i 1890, 129, dr. 72 551 T., Bruttofragter £ 160 771, altsaa en Tilvæxt af 39 og 13 764 Tons.

Til Kapkoloniens Havne ankom af Skibe:

	Britiske.			
	Dampskibe.		Seilskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1890 .	1 656	3 642 227	345	182 446
1891 .	1 591	3 640 634	334	200 748

  

	Andre Nationer.				Ialt.			
	Dampskibe		Seilskibe		Dampskibe		Seilskibe	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
1890	16	42 699	232	139 638	1 672	3 684 926	577	322 084
1891	13	18 058	244	142 649	1 604	3 658 692	578	343 393

Hertil kommer Skibsfarten paa Nataalkolonien, hvortil ialt ankom 67 norske og svenske Skibe, dr. 28 789 Tons, i 1891.

Fra norske Skibe rømte 17 Mand.

Handel. Paa Grund af den store Finanskrisi i de senere Maaneder af 1890 og den derpaa raadende Forsigtighed i alle Handelstransaktioner gik Værdien af Importen i 1891 ned fra £ 8 470 550 til £ 7 518 437. Desuagtet synes Resultatet af denne Krisi ikke at have rammet den egentlige Handel, men kun visse Kjøbmænd hvis hovedsagelige Forretninger bestod i Guld- og Diamantspekulationer, hvorfor det maa antages, at Nedgangen i Importen alene er tilfældig og at den i 1892 vil tiltage betydeligt. Værdien af Guld og Sølv indført i Aaret var kun £ 10 010 med £ 740 020 i 1890, og Exporten kun £ 14 793 mod £ 132 574 i 1890.

I det Hele var Aaret 1891 særdeles godt, og Kolonien er udviklet saavel i kommerciel som politisk Henseende. Foretagen Folketælling viste, at Indvaanernes Antal opgik til 1 524 137, hvoraf dog kun 376 787 Hvide, og Resten dels Negre, dels Blandede.

Af Artikler, der berører de forenede Rigers Import, indførtes i 1891: Cement for £ 20 806, Dynamit og Sprængstoffer £ 79 498, Jernmanufaktur-



varer £ 476 439, Jern etc. £ 144 410, Maskiner £ 217 502, Malt-drikke £ 71 944, Ost £ 35 551, Smør og Margarin £ 49 110, Spritvarer £ 108 628, Trævarer, uforædlede £ 71 033, do. forædlede £ 73 541, Agerbrugsredskaber £ 70 184, Konserver £ 62 656.

Der findes uden Tvivl saavel i Kapkolonien og Natal, som i de tilgrændsende Republikker Orange Free State og Transvaal samt i de under britisk Protektion staaende Omraader Bechuanaland og Mashonaland et vidt Feldt for Introduktion af adskillige af de nævnte Artikler af norsk eller svensk Fabrikat, som f. Ex. forarbejdet Træ, Cement, Smør, Ost, Konserver etc.; men dog bør Sælgerne i Begyndelsen eller indtil deres Fabrikater er bleven bekendte og efterspurgte, kun paaregne ringe eller liden Gevinst. Naturligvis beror meget paa at erholde en Agent, som paa en energisk Maade kan fremholde og udbrede Kjendskab til Varen.

Den direkte Import fra Sverige til Kapkolonien udgjorde i 1891 i Værdi £ 53 962 mod i 1890 £ 59 675, og Exporten £ 262 mod Intet i 1890.

Fra Norge var den direkte Import i 1891 £ 17 870 mod £ 26 456 i 1890. Intet exporteredes i disse Aar.

Paa Trælastermarkedet opnaaede Priserne ikke forrige Aars Noteringer. For større Kvantiteter leverede toldfrit og iberegnet Landingsomkostninger kan Middelpriisen ansættes til: Furuplanker 3"  $\times$  9" 4 d, Gulvbord  $\frac{7}{8}$ "  $\times$  6", 1 d,  $1\frac{1}{8}$ "  $\times$  6",  $1\frac{1}{4}$  d. Tagbord  $\frac{1}{2}$ "  $\times$  6",  $\frac{3}{4}$  d, Alt pr. løbende Fod og ikke over 4<sup>a</sup> Kvalitet.

Værdien af de fra Kolonien udførte Produkter var £ 10 934 974 mod i 1890 £ 9 919 156, eller en Forøgelse af over 10 pCt. Værdien af de fornemste Exportartikler var: Angorahaar £ 355 426, Aloe £ 2 666, Diamanter £ 4 174 208, Elfenben £ 3 495, saltet Fisk £ 17 086, Guld, ubearbejdet £ 2 781 576, Horn £ 5 345, Huder £ 72 354, Kobbermalm £ 254 184, Gjæde- og Faareskind £ 417 575, Korn £ 13 463, Strudsfjær £ 468 221, Uld £ 2 264 498, Vin £ 20 183.

Udvidelse af Jernbanelinier er foregaaet med stor Iver, og de tre forskjellige Net, der havde sine Udgangspunkter fra Kapstaden, Port Elizabeth og East London, er nu forenet til et, medens to særskilte Linier er ført mod nord, en via Guldfeldtene, (Johannesburg) til Pretoria og en gennem Bechuanaland til Maseking og Mashonaland. Den første af disse Linier er allerede færdig til Orange Free States Hovedstad, Bloemfontein, der nu er i direkte Jernbaneforbindelse med Havnene Kapstaden, Port Elizabeth og East London.

Telegraflinierne er ogsaa udstrakt betydeligt, og Kapstaden staar nu i direkte telegrafisk Forbindelse med Fort Charter, eller nærved den yderste Grændse af Mashonaland.

Falliterne blandt Bankerne i 1890 har ledet til en Forandring i Banklovene med strængere Kontrol end før. Ligesaa er der i Parlamentet gennemført Reformer i Lovene for Udskjækning af Spirituosa, og der arbejdes fremdeles paa at opnaa en Overenskomst til fælles Toldforening mellem de forskjellige sydafrikanske Stater.

Helbredstilstanden var i Aaret særdeles tilfredsstillende.

**A. Ohlsson.**

## St. Thomas.

*Aarsberetning dateret April 1892.*

Fra andre Lande ankom til Hovedst. med Ladning 6 norske Skibe, dr. 2 744 T. og i Ballast 1, dr. 524 T., og til Vicekonsulst. med Ladning 1, dr. 381 T., ialt 8, dr. 3 649 T., alle Seilskibe. Der afgik til fremmede Lande fra Hovedst. med Ladning 4, dr. 1 184 T. og i Ballast 6, dr. 2 744 T., og fra Vicekonsulst. i Ballast 1, dr. 381 T.

For Havari eller Ordre ankom 44, dr. 23 010 Tons. Af svenske Skibe ankom 1, dr. 183 Tons.

Stykgodsfragter: For et Skib, dr. 263 Tons £ 900 for Rundreise Hamburg, St. Thomas, Maracaibo, St. Thomas, for et dr. 459 T. £ 450 for Do., Hamburg, St. Thomas, Savanilla og Carthagena, for et, dr. 222 T., £ 280 fra Do. Do., for et, dr. 240 T., £ 230 for Do. fra Rotterdam til St. Martin, St. Thomas og Curacao, for to, dr. tils. 1 560 T., £ 1 050 Kulfragter fra Cardiff.

Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. § 62.56, ved Vicek. § 6.49, af svenske Skibe ved Vicek. § 3.12. Ialt tilfaldt Kons. § 62.56. Expeditionsafgiften af norske Exped. § 39.94, af svenske § 1.47.

Indførselen til St. Thomas for Finansaaret  $3\frac{1}{3}$  90 til  $3\frac{1}{3}$  91 var ifølge den officielle Statistik ca. 1 Million Dollars. (Tolden er 2 % af Værdi [÷ Fragt] undtagen af Kul og Agerbrugsgjenstande, der indgaa toldfri).

Kulimportationen er uforandret, og i Betragtning af at Konkurrencen i denne Branche nu er stærkere end nogensinde før i denne Verdensdel, maa dette vel betragtes som et Bevis for, at St. Thomas, tiltrods for alt kan vedligeholde sin Stilling som Kulstation.

Hovedmængden af Kullene kommer vedvarende fra Amerika, og det synes som om England til Slut aldeles vil miste denne Forretning.

Udførsel af nogen Betydning finder kun Sted for en Artikels Vedkommende, nemlig „Bayrum“.

For St. Croix Vedkommende udgjorde Toldintraderne af indgaaende i Finansaaret 90—91 § 64 349.55 (mod § 69 868.60 i 89—90) og af udgaaende § 23 909.59 (mod 53 362.64). Værdien af Indførsel eller Udførsel kan ikke angives, da Tolden varierer for de forskjellige Artiklers Vedkommende.

Udførselen fra St. Croix stiller sig for de vigtigere Artiklers Vedkommende saaledes:

Til	Sukker. ₰	Molasses. gls.	Rom. gls.
Danmark. . . . .	2 003 465	—	29 573
Andre Lande i Europa . .	2 810 536	2	20
Amerika . . . . .	12 337 800	271 375	19 376
St. Thomas . . . . .	530 408	468	37 856
Ialt	17 682 209	272 245	86 825
mod i 89—90. . . . .	29 150 559	302 639	124 482

Høsten var som antydet i sidste Aarsberetning meget liden paa Grund af den usædvanlige Tørke St. Croix led af i Lighed med alle de andre vest-

indiske Øer. Dette Aar tegner Høsten meget bedre, omend Tørken fra sidste Aar naturligvis ogsaa har havt skadelige Indflydelser.

Hovedmængden af Importen kommer stadigvæk fra de forenede Stater, og den største Del af Udførselen gaar jo ogsaa did. Dette Forhold vil vist forøges endnu mere, idet St. Croix har erholdt fri Indførsel i de forenede Stater af sit Sukker, uden som de andre Øer her i Vestindien at have maattet give et betydeligt Vederlag til disse i Form af Nedsættelse af Tolden paa de derfra indførte „Breadstuffs“.

Det er ei uden Interesse, at St. Croix er den eneste Ø i Vestindien, hvor Toldforholdene ere forblevne uberørte af den saakaldte „Mc. Kinley Bill“ og der mangler ei Kommentar herpaa fra adskillige af de andre mindre heldige (for ei at sige uheldigere) stillede Øer. Der gaar ogsaa Rygter om, at Amerika skulde have til Hensigt at erhverve disse Øer (eller St. Thomas alene) for en Kulstation for sin Flaade.

Nationalitetsforholdet i de til St. Thomas indgaaede Skibe er: danske indg. 306, engelske 1 328, franske 70, tyske 139, amerikanske 89, hollandske 45, spanske 15, norske 56, svenske 21, andre 36, tilsammen 2 103.

Der paamønstredes i 1891 ialt 17 Mand, hvoraf 12 til norske og 5 til svenske Skibe; der afmønstredes 5 Mand, hvoraf 2 fra svenske og 3 fra norske Skibe.

Sundhedstilstanden har været god og de sanitære Forhold har vist sig fuldt ud fyldestgørende.

Jeg henviser til tidligere Bemærkninger om Øernes almindelige Forhold.

**P. Aubeck.**

## Havana.

*Aarsberetning dateret 15 April 1892.*

Fra fremmede Lande ankom med Ladning til Hovedstationen 13 norske Skibe, dr. 6 471 Tons og til Vicekonsulaterne med Ladning 23, dr. 14 160 Tons og i Ballast 131, dr. 54 241 Tons. Fra Norge ankom til Baracoa i Ballast 3 Skibe, dr. 1 352 T. Ialt 170, dr. 76 174 Tons, hvoraf Dampskibe 148, dr. 63 747 T. Bruttofragter \$ 32 482 og £ 5 748.

Der afgik til fremmede Lande fra Hovedst. med Ladning 6, dr. 3 084 T. og i Ballast 7, dr. 3 387 T., ialt 13, dr. 6 471 T., og fra Vicekonsulaterne med Ladning 127, dr. 55 637 T. og i Ballast 30, dr. 14 066, ialt 157, dr. 76 174 Tons. Bruttofragter for Udgaende fra Hovedstationen \$ 11 488, fra Vicekonsulaterne \$ 29 425.

I det forløbne Aar er Intet hændt, der kunde forstyrre Øens Ro. Landets almindelige økonomiske Stilling er fremdeles meget god. Sukkerhøsten er god og antages at ville opgaa til mellem 800 og 850 000 Tons. Priserne, skjønt ikke saa gode som forrige Aar, er dog ganske lønnende for Planterne.

Tobakshøsten. Intet positivt kan endnu siges om Aarets Høst; men alle er enige om, at man kan vente et stort Udbytte overalt hvor Tobak dyrkes.

Frugthøsten har ogsaa været stor over hele Øen, og Udførselen til de forenede Stater, især af Oranger, Ananas, Bananer og Kokus, tiltager

stadig. Norske Dampskibe have fremdeles i betydelig Grad deltaget heri fra Havnene Baracoa og Gibara, og to Dampskibe har nylig ladet fra denne Havn til New-York for regelmæssige Reiser.

En Ladning paa ca. 850 Tons Sukker afskibedes i Febr. d. A. til Gøteborg, og to Dampskibsladninger af Klipfisk indførtes hertil fra Christianssund og Aalesund. Dette udgjør hele Indførselen og Udførselen fra og til de forenede Riger. Udførselen gik som før mest til de forenede Stater.

**Edward Francke.**

## Trinidad.

*Aarsberetning dateret 20de April 1892.*

Der ankom fra Norge i Ballast 1 Seilskib, dr. 903 Tons og fra fremmede Lande med Ladning 16 Seilskibe, dr. 7 036 Tons og i Ballast 10 Seilskibe dr. 4 060 T. samt 2 Dampskibe, dr. 806 Tons. Bruttofragt for Indgaaende £ 5 845.

Der afgik til fremmede Lande med Ladning 22 Seilskibe, dr. 8 462 T. og i Ballast 7 Seilskibe, dr. 3 231 T, samt 2 Dampskibe, dr. 806 T. Bruttofragt for Udgaende £ 10 428.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe £ 41. 7. 7.

Handelen var ikke meget god i 1891 paa Grund af ringe Høst af Sukker og Kakao, idet Veiret var altfor tørt. Begge disse Artikler gik hovedsagelig til de forenede Stater, men noget deraf ogsaa til Storbritanien.

Fragterne var meget gode i det forløbne Aar, og mange norske Skibe anvendtes til at bringe Kul eller Stykgods fra Europa og udførte Asphalt, Sukker og Kokusnødder. Kakao skibes kun i Dampskibe. Vor Import fra Sverige og Norge er ikke af Betydning. Den eneste Artikkel er undertiden svenske Fyrstikker, der kommer via London, men stadig aftager, da Trinidad for nogen Tid siden har faaet en Fyrstikfabrik.

Norske og svenske Sømænds Opførsel. Jeg beklager at maatte sige, at i den sidste Tid Søfolkene ikke opfører sig saa vel, som de før har pleiet. De nægter ofte at arbeide og at gaa ombord igjen efter erholdt Lov; de hengiver sig i stor Udstrækning til Brug af berusende Drikke og opfører sig ofte, naar man tiltaler dem, paa en høist upassende Maade. Jeg har tildels seet gennem Fingre med dem, men skal fremtidig indberette forekommende Tilfælde.

Dampskibsforbindelse foregaar i stor Udstrækning mellem her og Europa, og er i Høstsæsonen, fra Januar til Juli, sædvanligvis lønnende.

Telegrafforbindelse er aabnet fra Port of Spain til Cedros, og fra samme Sted til Mayaro paa Østkysten, saa at ankommende Skibe paa disse Steder let kan kommunikere med mig for Hjælp og Bistand.

Øens Helbredstilstand var i 1891 god. Dyrkningen gaar i det Hele frem. Kakao og Kokusnødder plantes.

**Christian Schoener.**

Indhold: **Buenos Aires** Side 375. — **Cagliari** Side 402. — **Dresden** Side 394. — **Havana** Side 407. — **Helsingfors** Side 361. — **Kapstaden** Side 404. — **St. Thomas** Side 406. — **Trinidad** Side 408.

# Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler  
for 1891 m. M.,

No. 10.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1892.

---

I Kommission hos H. Aschehoug & Co. Subskriptionspris 2 Kroner Aaret  
og for Udenbysboende Porto 20 Øre.

---

## London.

*Indberetning fra Generalkonsulen i London til Ministeren  
for de udenrigske Anliggender, dateret 25 Mai 1892.*

I en den 23de April sidstleden modtagen Skrivelse af den 19de samme Maaned har Deres Excellence anmodet mig om, som Følge af forskellige af Forstanderen for Veterinærinstituttet i Stockholm, Professor Lindquist, fremsatte Spørgsmaal betræffende de inden England gjældende Bestemmelser for Indførsel af slagtet Kjød, og hvorledes man dersteds har ordnet Kjødhandelen med Lande, hvorfra saadan Indførsel for nærværende finder Sted, at indsende saavidt mulig fuldstændige Oplysninger i Sagens Anledning, og efterat have indhentet fra Vicekonsulerne i Liverpool, Newcastle, Hull og Grimsby de Oplysninger, som de derværende lokale Forhold giver Anledning til, tillader jeg mig herved at anføre:

Storbritanniens Forbrug af Kjød af Hornkvæg og Faar antages for nærværende at beløbe sig til omtrent 110 à 112 eng. £ pr. Indvaaner, og heraf beregnes 74 % at fyldes gennem den indenlandske Produktion. Saalænge Indførsel af levende Kvæg uhindret tillodes, beholdtes den øvrige Del af Behovet hovedsagelig gennem Import af saadant fra nærliggende kontinentale Lande, inden hvilke Opdrætning og Gjødning af Slagtekvæg har opnaaet en større Udvikling, som Holland, Nord-Tyskland, Elbhertugdømmerne og flere, -- og senere begyndte ogsaa Nordamerika at deltage i samme. Efterat imidlertid en dyrekjøbt Erfaring havde belært om den Fare for Indførsel af smitsomme Kreatursygdomme, som var forbunden hermed, tillodes saadan uhindret Import alene af Dyr fra Lande, som af "The Privy Council" erklæredes frie for saadanne Sygdomme; men ogsaa disse Dyr underkastedes en Besigtigelse ved Losningen, forinden det blev tilladt at føre dem ind i Landet. Import af levende Kvæg fra andre Lande tillodes derimod blot til et mindre Antal Havne, hvor der af vedkommende Kommuner eller private Selskaber var anordnet strengt isolerede Stalde med dertil hørende Slagtehus, inden hvilke de derhen bragte Dyr uden Undtagelse maatte nedslagtes senest inden 10 Dage efter Ankomsten.

Uagtet baade Sverige og Norge saagodtsom uafbrudt har nydt det Fortrin blandt de her anførte Lande at tilhøre de mest begunstigede Nationer, har Exporten af Slagtekvæg derfra til Storbritannien ikke opnaaet nogen større Betydning, saaledes som det fremgaar af de nedenfor anførte Tal, og har derhos under de sidste Aar befundet sig i Tilbagegang. Den betydelige Export af Faar fra Norge i 1889 er ogsaa gaaet tilbage til det normale Forhold, efterat den, som opgivet, har vist sig at bringe Tab for de herværende Kjøbere.

Antallet af de under hvert enkelt af de sidste 17 Aar fra Sverige og Norge til Storbritannien indførte Slagtekvæg har udgjort:

Aar.	Fra Sverige		Fra Norge	
	Hornkvæg.	Faar.	Hornkvæg.	Faar.
1875	4 495 St.	1 712 St	227	”
1876	5 580 ”	1 148 ”	77	”
1877	4 733 ”	1 545 ”	104	”
1878	7 915 ”	4 602 ”	62	”
1879	8 819 ”	3 621 ”	736	”
1880	10 662 ”	4 844 ”	788	”
1881	17 682 ”	4 635 ”	649	”
1882	24 082 ”	6 518 ”	563	”
1883	27 319 ”	7 958 ”	987	2 837 St.
1884	19 907 ”	7 749 ”	972	3 552 ”
1885	13 475 ”	4 001 ”	383	3 000 ”
1886	12 734 ”	6 654 ”	406	1 147 ”
1887	12 512 ”	5 524 ”	173	3 380 ”
1888	16 142 ”	7 890 ”	342	9 224 ”
1889	14 723 ”	12 405 ”	646	44 352 ”
1890	9 923 ”	7 182 ”	90	23 513 ”
1891	4 651 ”	3 000 ”	176	4 612 ”

Værdien af sidstforløbne Aars Export fra Sverige havde en samlet Værdi af £ 64 705, den fra Norge £ 6 957.

Jeg har troet at burde anføre disse Opgaver for derigjennem at henlede Opmærksomheden paa, at det hersteds nylig udfærdigede Forbud mod Import af levende Kvæg i Virkeligheden hverken for Sverige eller Norge har den finansielle Betydning, som man synes at tillægge samme. For de herværende Konsumenter er Udeblivelsen af denne Tilførsel af rent forsvindende Vægt, hvad der tydeligst træder for Dagen, naar man sammenligner de ovenfor anførte Tal for 1891 med dem, som angiver Summen af importeret Slagtekvæg under samme Aar, hvilken beløb sig til 507 407 Stykker Hornkvæg og 344 504 Faar.

Import af slagtet ferskt Kjød, — indtil 1880 angivet i Toldstatistiken som fersk eller let saltet, men siden da alene som fersk, har siden en lang Række af Aar fundet Sted fra de nærliggende Lande paa Kontinentet, dog i mindre Udstrækning og hovedsagelig under Aarets koldere Maaneder. Efterat imidlertid i Aaret 1875 Forsøg, som gjordes paa at hidføre ferskt Oxekjød fra Nordamerika i Lasterum med lav Temperatur, var faldne gunstig ud, rettede Foretagsomheden sig under det nærmest følgende Aar — 1876 — mod saadan Import i stor Maalestok, og denne har siden da, med Anvendelse af stadig forbedrede og forenklede Apparater for Fremstilling af afkølet, muligst tør Luft, naaet en Udvikling, som har overtruffet endog de dristigste Forudsætninger, ligesom det derigjennem er bleven muligt at udstrække nævnte Import, som overhovedet Import af Fødemidler der er let udsatte for at skjæmmes, ogsaa til de mest afsidesliggende Produktionssteder, blandt hvilke New Zealand og andre australiske Steder antagelig inden kort Tid turde komme til at kappes med Nordamerika om den første Plads. Hvilket overordentligt Omfang Importen af ferskt Kjød herigjennem har naaet, fremgaar af nedenstaaende Opgaver, betreffende samme under de Aar, som er forløbne,

siden transatlantiske Lande begyndte at deltage deri, og som i mere end én Henseende har udøvet en mærkelig Indflydelse paa de herværende økonomiske Forhold.

Import af Kjød af Hornkvæg i Cwts. under Aaret

Fra	1875	1876	1877	1878	1879	1880
Danmark . . .	"	"	"	"	"	"
Tyskland . . .	27 751	21 597	2 258	5 541	"	"
Holland . . .	"	"	"	"	"	"
Frankrige . . .	2 971	5 101	3 232	"	"	"
Rusland . . .	"	"	"	"	"	"
Portugal . . .	"	"	"	"	"	"
Forenede Stater .	3 098	144 336	443 042	483 012	559 730	724 272
Britisk N.-amerika	"	"	19 939	18 415	8 516	1 628
Argentina . . .	"	"	"	"	"	"
Australien . . .	"	"	"	"	"	"
Andre Lande . .	1 123	1 234	416	1 339	1 014	1 492
tilsammen	34 943	172 268	468 887	508 307	569 260	727 392
Fra	1881	1882	1883	1884	1885	1886
Danmark . . .	"	"	545	"	"	"
Tyskland . . .	"	12 987	14 421	6 354	"	"
Holland . . .	"	"	"	"	"	"
Frankrige . . .	"	"	263	931	1 436	"
Rusland . . .	"	"	21 986	31 707	10 398	5 754
Portugal . . .	"	"	277	"	"	"
Forenede Stater .	747 785	446 778	730 966	811 644	854 845	762 226
Britisk N.-amerika	60 295	"	38 951	23 606	17 736	10 114
Argentina . . .	"	"	184	"	930	6 736
Australien . . .	"	"	1 522	2 754	16 622	21 157
Andre Lande . .	9 215	4 189	679	1 354	984	880
tilsammen	817 295	463 954	809 794	878 350	902 951	806 867
Fra	1887	1888	1889	1890	1891	
Danmark . . .	"	"	"	"	"	
Tyskland . . .	"	"	"	"	"	
Holland . . .	860	1 550	247	661	"	
Frankrige . . .	"	"	500	"	"	
Rusland . . .	2 782	4 717	"	"	"	
Portugal . . .	"	"	"	"	"	
Forenede Stater .	643 320	784 429	1 275 948	1 693 148	1 747 578	
Britisk N.-amerika	"	93	"	27 911	"	
Argentina . . .	"	3 678	8 665	8 933	"	
Anstralien . . .	8 416	41 354	99 996	109 921	"	
Andre Lande . .	816	838	396	14 019	*) 172 933	
tilsammen	656 194	836 659	1 385 752	1 854 593	1 920 511	

\*) Nærmere Opgaver savnes endnu.

## Import af Faarekjød i Cwts. under Aaret

Fra	1882	1883	1884	1885	1886
Danmark . . . .	"	80	"	"	"
Tyskland . . . .	"	321	"	6 604	1 978
Holland . . . .	123 085	83 143	116 422	80 605	52 262
Belgien . . . .	"	946	"	1 972	"
Frankrig . . . .	"	109	"	"	"
Rusland . . . .	"	433	"	"	"
Forenede Stater .	29 062	41 398	32 229	33 224	6 369
Britisk Nordamerika	"	224	"	519	"
Argentina . . . .	"	3 571	48 697	112 223	190 409
Falklandsøerne . .	"	"	"	"	17 952
Peru . . . . .	"	2 559	"	"	"
Australien . . . .	37 283	103 689	304 124	337 587	384 276
Andre Lande . . .	417	23	1 722	114	201
tilsammen	189 847	236 496	503 194	572 268	653 447
Samlet Import af Kjød, af Horn- kvæg og Faar, Cwts. . . . .	653 954	1 041 290	1 381 544	1 475 219	1 460 314
Fra	1887	1888	1889	1890	1891
Danmark . . . .	"	"	"	"	"
Tyskland . . . .	"	1 591	81 774	121 143	32 427
Holland . . . .	64 375	88 118	77 939	116 152	56 668
Belgien . . . .	3 332	2 275	57 706	87 883	"
Frankrig . . . .	"	"	"	"	"
Rusland . . . .	"	"	"	1 590	"
Forenede Stater .	2 289	7 157	1 609	"	"
Britisk Nordamerika	55	27	"	"	"
Argentina . . . .	251 273	345 392	395 303	435 084	436 358
Falklandsøerne . .	23 476	"	"	"	"
Peru . . . . .	"	"	"	"	"
Australien . . . .	438 083	543 117	610 599	897 148	1 063 457
Andre Lande . . .	231	333	128	6 419	74 084
tilsammen	783 114	988 010	1 225 058	1 656 419	1 662 994
Samlet Import af Kjød af Horn- kvæg og Faar, Cwts. . . . .	1 439 508	1 824 669	2 610 810	3 511 012	3 583 505

Som det af de her anførte Opgaver utvetydig fremgaar, synes Storbritannien, ogsaa uden Forbud mod Import af levende Kvæg fra europæiske Lande, at have været paa god Vei til at gjøre sig fuldt uafhængig af nævnte Udvei for at tilfredsstille dets Behov af det omhandlede vigtige Fødemiddel. Importen af fersk Kjød er under det sidste Decennium mere end femdobbel, medens derimod Importen af levende Hornkvæg, som i 1881 udgjorde 319 374 Dyr, under det derpaa følgende Decennium ikke forøgedes mere end til 507 407 St.; Importen af Faar gik ned fra 915 144 til 344 504 St. Erindres det derhos, at af nævnte Import ikke mindre end 423 201 St. Hornkvæg hidkom fra Nordamerika, hvor den stærkt smitsomme Mund- og Klovesyge



hidtil skal være ukjendt, bliver det desto mere forklarligt, hvorfor dette Lands Styrelse har truffet den nu fuldt berettigede Foranstaltning at stænge sine Havne for Indførsel af levende Kvæg fra Europa, især da denne Import ikke modsvarer mere end 1 % af Landets Forbrug af Kjød. At der, saaledes som fra adskillige Hold er bleven antydet, dermed skulde have til Hensigt at yde Landets Jordbrugere Beskyttelse mod udenlandsk Konkurrence, vover jeg at betvivle, da nogensomhelst Foranstaltning for at hæve Prisen paa de nødvendigste Livsmidler ikke længer er tænkelig inden dette Land, og desuden Opnaaelsen af et saadant Øiemed absolut forudsætter, at den uhindrede Import af fersk Kjød paa en eller anden Maade skulde kunne vanskeliggjøres. Udtalt Frygt i sidstnævnte Henseende turde derfor savne al Berettigelse. Tvertimod har jeg al Grund til at antage, at de herværende Myndigheder med Glæde ser og, forsaavidt det maatte bero paa dem, gjerne støtter en saadan Import fra de Lande, som hidtil har sendt levende Kvæg hertil. Som ovenfor anført maa, allerede med det nuværende Forbrug, 26 % af Kjødforbruget fyldes fra Udlandet, og hvorledes end Storbritanniens Jordbrug ordnes, kan dette Tilskud ikke undværes. Spørgsmaalet bliver derfor ikke, hvorvidt Import af fersk Kjød kan og vedblivende faar finde Sted, men udelukkende, hvorvidt de hersteds gjældende Priser gjør den lønnende for Producenten.

Til Besvarelse heraf turde den herværende Landbrugsstyrelses senest offentliggjorte Opgaver betræffende Middelprisen pr. Stone, à 8 eng.  $\mathcal{W}$ , under hvert enkelt af Aarene 1885—1890 paa indenlandsk og udenlandsk Kjød ved det herværende "Metropolitan Cattle Market", hvor levende Dyr afhændes, ikke savne Interesse.

Aar	Kjød af Hornkvæg.						
	Britisk.			Udenlandsk.			
	1ma	2da	Ringere Kvalitet.	1ma	2da	Ringere Kvalitet.	
sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	
1875	6 2	5 7	3 10	5 9	5 0	3 10	
1876	6 0	5 5	4 4	5 8	5 2	4 3	
1877	5 11	5 6	4 6	5 8	5 2	4 4	
1878	6 0	5 6	4 6	5 9	5 3	4 6	
1879	5 6	4 11	4 1	5 2	4 8	4 1	
1880	5 11	5 5	4 5	5 7	5 1	4 3	
1881	5 6	5 1	4 5	5 0	4 7	4 0	
1882	6 0	5 7	4 4	5 5	5 0	4 0	
1883	6 1	5 7	4 4	5 6	5 1	4 3	
1884	5 9	5 4	4 1	5 2	4 9	4 0	
1885	5 3	4 9	3 11	4 10	4 4	3 10	
1886	4 10	4 3	3 3	4 3	3 10	3 1	
1887	4 5	3 8	3 0	3 10	3 4	2 11	
1888	4 11	4 2	2 4	4 2	3 8	2 4	
1889	4 10	4 5	2 4	4 3	3 10	2 4	
1890	4 10	4 4	2 4	4 3	3 10	2 4	
Middelspris:							
1876—1880	5 10	5 4	4 5	5 7	5 1	4 3	
1881—1885	5 9	5 3	4 3	5 2	4 9	4 0	
1886—1890	4 9	4 2	2 8	4 2	3 8	2 7	

Aar	Faarekjød.						
	Britisk.			Udenlandsk.			
	1ma	2da	Ringere Kvalitet.	1ma	2da	Ringere Kvalitet.	
sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	
1875	6 11	6 5	5 2	6 1	5 5	4 5	
1876	7 0	6 6	5 5	6 4	5 9	4 8	
1877	6 11	6 6	5 6	—	—	—	
1878	6 10	6 4	5 4	—	—	—	
1879	6 7	6 1	5 5	5 8	5 2	4 6	
1880	6 10	6 4	6 5	6 0	5 6	4 9	
1881	6 9	6 4	5 8	6 0	5 6	4 11	
1882	7 2	6 9	6 1	6 4	5 11	5 4	
1883	7 3	6 9	6 2	6 5	6 0	5 6	
1884	6 5	5 11	5 6	5 9	5 4	4 11	
1885	5 8	5 2	4 6	5 0	4 7	4 1	
1886	6 0	5 5	4 2	5 4	4 8	3 9	
1887	5 3	4 8	3 7	4 5	4 0	3 3	
1888	5 10	4 11	3 3	5 5	4 6	3 2	
1889	6 4	5 7	3 6	5 11	5 4	3 9	
1890	6 3	5 6	4 6	5 6	5 0	4 6	

Middelpris:

1876—1880	6 10	6 4	5 5	6 0	5 6	4 8
1881—1885	6 8	6 2	5 7	5 11	5 6	4 11
1886—1890	5 11	5 3	3 10	5 4	4 8	3 8

Et jævnt Prisfald udgjør det fremtrædende Træk i denne Oversigt. Man skulde heraf let foranlediges til at antage, at Storbritanniens nøie beregnende og i Almindelighed af høje Jordafgifter trykkede Landmænd vilde have fundet det forenligt med sin Fordel, paa Grund af den stadig stigende Konkurrence med udenlandsk Kjød at formindske Produktionen heraf; men af den nedensaaende Tabel vil det fremgaa, at saa ikke har været Tilfældet, bortset fra de Vexlinger, som altid betinges af de forskjellige Aargange:

Aar	Folkemængde inden Storbritannien og Irland.	Antal op- drættede Faar.	Deraf beregnes slaget 40 %.	Import af levende Faar.	Import af frosne Faareskrotte.
1883	35 612 000	28 348 000	11 339 200	1 116 000	201 791
1884	35 962 000	29 377 000	11 750 800	945 000	632 917
1885	36 325 000	30 086 000	12 027 200	751 000	777 891
1886	36 707 000	28 955 000	11 582 000	1 039 000	1 187 547
1887	37 092 000	29 402 000	11 760 800	971 000	1 542 646
1888	37 454 000	28 939 000	11 575 600	956 000	1 975 448
1889	37 809 000	29 485 000	11 794 000	678 000	2 164 769
1890	38 187 000	31 667 000	12 667 000	358 458	2 948 076
Folket. 1891	37 888 153	33 534 000	13 414 000	344 504	3 323 821

Med Hensyn til Hornkvæg stiller Forholdet sig saaledes:

Aar.	Totaltallet af opdrættet Hornkvæg.	Totalimport af Hornkvæg, naar levende Kvæg beregnes i Slagtevægt.
1883 . . . .	10 097 943 St.	Cwts. 3 770 000
1884 . . . .	10 422 762 ”	” 3 537 000
1885 . . . .	10 868 760 ”	” 3 233 000
1886 . . . .	10 872 811 ”	” 2 803 000
1887 . . . .	10 639 960 ”	” 2 505 000
1888 . . . .	10 268 600 ”	” 3 099 000
1889 . . . .	10 272 765 ”	” 4 856 000
1890 . . . .	10 789 858 ”	” 5 854 000
1891 . . . .	11 343 686 ”	beregnet til ” 5 200 000

Efter denne Udredning af det Omfang, som Importen af fersk Kjød allerede har naaet, staar det tilbage at redegjøre for de Vilkaar, hvorunder den foregaar, samt i hvilken Udstrækning disse kan ansees anvendelige paa vore Forhold.

Saavidt jeg har kunnet erfare, anvendes ikke afkjølede Lasterum ved Transporten af fersk Kjød fra nærliggende europæiske Havne, idet saadan Indretning, der altid er forbundet med ikke ubetydelige Omkostninger, er befundet unødvendig, saalænge den for Overfarten udkrævede Tid ikke overstiger 30 à 36 Timer. Derimod lægges der særlig Vægt derpaa, at Kjødet umiddelbart efter Slagtningen afkjøles i en 12 à 16 Timer, for hvilket Øiemed den danske Regjering skal have til Hensigt ved den jydskke Exporthavn Esbjerg snarest muligt at indrette Slagtehuse, forsynede med Afkjølingsrum. Den lave Temperatur saavel i saadanne Lokaler som i de for længere Transport af Kjød bestemte Dampskibe frembringes ved specielt derfor konstruerede Apparater, ved Hjælp af hvilke en efter de ulige Fordringer afpasset lav Temperatur opnaaes samt derhos den fra Kjødet udstrømmende fugtige Damp bortføres og den tørre Luft i Opbevaringsrummet holdes paa en saavidt mulig jævn Kulde- eller Varmegrad, under Transporten sædvanlig omkring Frysepunktet. Af de nuværende forskellige Konstruktioner af saadanne, saakaldte Refrigeratorer, synes de i Derby fabrikerede “Haslams Patent Dry Air Refrigerators” at nyde størst Tillid og Anvendelse, og flere Hundrede saadanne opgives allerede at være i Brug. Fra Fabrikanten modtagne Kataloger vedlægges i tvende Exemplarer. Prisen er temmelig høi og beror paa Størrelsen og de lokale Forhold; som en Antydning om sammes Beløb kan anføres, at den opgives at have gaaet op til 25 000 finske Mark for et Dampskib, der underholder Forbindelse mellem Hangø og Hull, samt til omkring 40 000 finske Mark for et i førstnævnte Havn indrettet Afkjølingsrum.

Ved Transport af fersk Kjød over Atlanterhavet benyttes tvende forskellige Fremgangsmaader, beroende paa Reisens Længde og hvorvidt Troperne derunder passerer. Dels holdes det nemlig umiddelbart efter Slagtningen afkjølede — ikke gennemfrosne — Kjød under Transporten i en Temperatur  $+ 4^{\circ}$  C., hvorved det holder sig fuldstændig friskt, uden at udsættes for de Ulemper — især mindre Holdbarhed efter Optøningen —, som ansees at være forbundne med dets fuldstændige Gjennemfrysning. Saaledes behandlet Kjød gaar i Handelen under Benævnelsen “Chilled” og betinger altid en noget højere Pris end det frosne, “Frozen”. Førstnævnte Methode finder Anvendelse ved Import fra de Forenede Stater og Britisk Nordamerika, den anden derimod paa Kjød fra Argentina, Australien, New Zealand og andre transtropiske Lande. Begge Fremgangsmaader medfører imidlertid den Ulempe, at Kjødet, naar det udtages af Koldluftsrummet, “sveder”, d. v. s., at Fugtigheden

kondenseres paa Overfladen, hvorved Kjødet erholder et mindre appetitligt Udseende og af den Grund tildels har betinget fra 6 d til 1 sh. — ja derover — lavere Pris pr. Stone end Kjød af Dyr, slagtede inden Landet\*) Denne Fordom — thi noget gyldigt Bevis for, at saaledes behandlet Kjød virkelig bliver daarligere, findes vistnok ikke — synes imidlertid at være i Aftagende, og gjennem de Afkjølingsrum, som nu findes indrettede saavel i Flertallet af Losningspladsene, som under de Salgshaller, i hvilke en gros-Salgst foregaar, er det bleven muligt at opbevare hertil importeret, frosset eller ufrosset Kjød, for næsten ubegrændset Tid, ligesom derigjennem at regulere Tilførselen til det aabne Marked efter Forbrugets Behov, gjennem hvilken Foranstaltning en gros-Sælgerne i de sidste Aar har søgt saavidt muligt at holde Prisen paa et nogenlunde jævnt Niveau.

Den betydeligste Del af den transatlantiske Import losses i Liverpool og London, en mindre Del, væsentlig bestemt for Skotland, i Glasgow. Importen fra Europas Kontinent turde væsentlig søge hen til Londons Marked; fra Tyskland indføres dog ikke saa lidet Faarekjød til Grimsby, hvorfra det strax sendes videre til de større Konsumtionssteder i det Indre af Landet.

Betræffende førstnævnte Import, — den til Liverpool —, meddeler Vicekonsulen dersteds følgende:

“De nyeste Indretninger for at holde Kjødet friskt under Søreisen (fra Nordamerika?) bestaar af mangedobbelte Rørledninger langs Lasterummets Tag og Sider — ikke Bunden, — i hvilke Rørledninger der drives ind opløst Kogsalt, som siden afkjøles ved Hjælp af Gas til 12 à 16 ° Fahr. ( $\frac{7}{8}$  9 ° 11 ° C) under Frysepunktet, hvorefter Lasterummet holdes hermetisk tillukket, altsaa uden Ventilering. Denne Anordning har vist sig at være den fordelagtigste, ihvorvel det undertiden har hændt at en Kjøldast er bleven ødelagt paa Grund af en Mangel ved Rørledningerne eller Maskineriet, som efterhaanden tilfører de kjølede Stoffe. I de Forenede Stater synes der at kræves Attest om Slagtedyrenes Helbredstilstand ved Slagtningen; saadan Attest gives af de sanitære Myndigheder. Paa andre Steder turde der derimod ikke blive Spørgsmaal om nogen Besigtigelse eller Attest. De

\*) An m. Til Belysning af den hersteds raadende Prisforskjel mellem de forskjellige Slags Kjød, tillader jeg mig at hidsætte Noteringerne den 18de Mai 1892 ved det herværende “Central Meat Market“ ved Salg en gros og pr. Stone à 8 ℥ :

Kjød af Hornkvæg:

1ma Kvalitet . . . . .	3 sh. 6 d til 3 sh. 8 d
2da Do. . . . .	3 - 0 - " 3 - 6 -
ringere Do. . . . .	2 - 0 - " 2 - 4 -
Do. skotsk, lange Sider, . . . . .	3 - 8 - " 4 - 0 -
korte Do. . . . .	4 - 0 - " 4 - 4 -
Do. amerikansk, slagtet i England, . . . . .	2 - 10 - " 3 - 2 -
“Chilled“, slagtet i Amerika, Bagparter, . . . . .	2 - 8 - " 3 - 0 -
Forparter . . . . .	1 - 8 - " 2 - 0 -
Do. af Kalv. engelsk . . . . .	4 - 0 - " 4 - 8 -
Do. Do. hollandsk . . . . .	3 - 8 - " 4 - 4 -

Faarekjød:

Lam, engelsk, . . . . .	5 - 4 - " 6 - 0 -
Faar, 1ma Kvalitet . . . . .	4 - 8 - " 5 - 2 -
2da " . . . . .	3 - 8 - " 4 - 4 -
" ringere " . . . . .	2 - 8 - " 3 - 4 -
" skotsk " . . . . .	4 - 10 - " 5 - 2 -
" tysk " . . . . .	4 - 4 - " 4 - 8 -
" frosset: " fra New Zealand . . . . .	2 - 10 - " 3 - 0 -
" Australien . . . . .	2 - 6 - " 2 - 8 -
" Argentina . . . . .	0 - 0 - " 2 - 4 -
" Falklandsøerne . . . . .	3 - 8 - " 4 - 0 -

Handelshuse, som sysselsætter sig med Import af Slagtedyr og slagtet Kjød, driver Forretningen i meget stor Maalestok og importerer sædvanlig for egen Regning. Kjødlasten synes ikke i Almindelighed at omsættes paa samme Maade som f. Ex. Korn eller Bomulds-laster. Jeg tror i saa Henseende at burde nævne som Forklaring, at en af de allerstørste Importører, Mr. James Nelson's Firma — James Nelson & Sons Limited —, eier omtrent 350 Slagteboder i England og Skotland, og at Firmaet saaledes selv udsælger maaske den største Del af sin Import. Denne Fremgangsmaade har sin Grund deri, at Almenheden i England ikke synes om at købe andet Kjød end saadant, som den tror at være af indenlandsk Produktion. Det turde i denne Forbindelse fortjene at anføres, at jeg for et Par Aar siden besøgte en 20 Slagteboder med Anmodning om at faa importeret Oxekjød og Faarkjød, uden at kunne formaa en eneste af Sælgerne til at erkjende, at han nogen-sinde havde havt saadant Kjød i sin Bod.

Det nævnte Firma eier 5 store Dampskibe; ved et Besøg ombord i et af disse erfarede jeg, at Lasten, som bl. a. bestod af 40 000 Faarekroppe, saavel paa denne som paa de allerfleste andre Reiser, tilhørte en hel Del Importører, ikke Firmaet alene.

De herværende sanitære Myndigheder har ikke til Pligt at besigtige Kjødlast, forinden den udlosses. Sundheds-Inspektørerne pleier oftere at besøge de Magasiner, hvor Kjødet oplægges, og de Butikker, hvor det sælges. De har naturligvis Ret til at foretage Besigtigelse før Lösningen fra Fartøiet, men kun lidet vilde vindes ved en saadan Besigtigelse, da Kjødet der befinder sig ikke blot i frossen Tilstand, men ogsaa tæt pakket.

Ifølge Prøver, som jeg selv har anstillet, kan det importerede Kjød holdes friskt i en fuld Uge efter Optiningen, i en almindelig Kjælder“.

Inden London er "The Central Meat Market" ved Smithfield, det Sted, hvor Kjød af saavel inden Byen som paa Landet slagtede Dyr, ligesom ogsaa fra Udlandet indført Kjød, for den væsentligste Del omsættes. Under sidstforløbne Aar gik denne Omsætning op til følgende Kvantiteter:

Inden London slagtet Kjød . . . . .	Cwts.	1 333 320
i Landdistrikterne *) Do. . . . .	Do.	2 345 760
fra Udlandet importeret . . . . .	Do.	501 140
amerikansk "Chilled" . . . . .	Do.	1 162 560
australisk "Frozen" . . . . .	Do.	813 730

tilsammen Cwts. 6 156 510

Den Salgshal, inden hvilken dette Salg foregaar, har en Længde af 631 Fod, med en Bredde af 246 Fod, følgelig givende et Rum af 155 226 □ Fod, hvoraf 102 880 □ Fod optages af 151 Udsalgssteder, Resten af Passager. Nævnte Lokaler udleies for den største Del til saakaldte „Commission-Salesmen“, Agenter, Resten til nogle faa „Carcass Butchers“, en gros Slagtere, hvorhos der ogsaa findes enkelte Detailhandlere derstedes. De førstnævnte, Salesmen, afhænder til Udsælgerne de til dem konsignerede Kjødsendinger. De andre kjøber op levende Kvæg og sælger Kjødet deraf, dog ikke i mindre Kvantiteter end Fjerdedele af Hornkvæg og hele Faareskrotte. Hele denne Omsætning finder Sted om Formiddagene, undtagen om Lørdagene, paa hvis Eftermiddage der foregaar en betydelig Detailhandel til Afhændelse af den under Ugens foregaaende Dage usolgte Vare. Den største Omsætning finder

\*) Heri indbefattes ogsaa fra Liverpool hidbragt amerikansk „chilled“ Kjød.

dog Sted om Fredagene, da Detailhandlerne fra alle Dele af Verdensstaden forsyner sig med Behovet for Lørdagene, da enhver ikke udblottet Husmoder gjør sit Indkjøb for Søndagens Middagsmaaltid, som oftest saa rigeligt, at det strækker til ogsaa for en god Del af den næstfølgende Uge.

Som heraf turde fremgaa, kan en Landbruger eller anden Producent af Kjød her ikke selv bringe sin Vare til Torvs og afhænde den, men maa altid vende sig til en „Salesman“, og i Virkeligheden domineres dette uhyre Marked, fra hvilket over 5 Millioner Mennesker forsynes med det omhandlede vigtige Fødemiddel, af 30 til 40 „Salesmen“, over hvis Transaktioner Konsignatørerne kun formaar at udøve ringe Kontrol.

Den Afgift, som maa erlægges for Adgang til Salgslokalerne, udgjør  $\frac{1}{4}$  Penny (næsten 2 Øre) for hver 21 eng.  $\mathcal{R}$  Vægt. For Kjødets Opbevaring i Koldluftsrømmene betales en Penny ( $7\frac{1}{2}$  Øre) pr. Stone à 8  $\mathcal{R}$ , for 24 Timer. De nævnte Opbevaringsrum synes dog næsten udelukkende at benyttes under de varmeste Maaneder om Sommeren. Salgsagentens Provision, sædvanlig 1 Penny pr. Stone, beregnes at modsvare  $2\frac{1}{2}$  % af Salgsbeløbet. Ved Import fra Udlandet kommer hertil yderligere Dokafgift, Omkostningerne ved Transport fra Lossepladsen til „Central Market“, Veining, Fragt, Assurance m. m., hvilke Omkostninger i ikke ubetydelig Grad beror paa Forsendelsernes Omfang. Som Bevis herpaa tillader jeg mig at anføre, at Fragten fra New Zealand til London nu er bragt ned til 1 d pr.  $\mathcal{R}$  for Faarekjød,  $1\frac{1}{2}$  d for Lammekjød og  $\frac{7}{8}$  d for Oxekjød, deri iberegnet Garanti mod Kjødets Bedærvelse indtil Fragtens Beløb. Ligesaa er Afgiften for Kjødets Magasinering i Dokkernes Koldluftsrøm nedsat til  $\frac{1}{9}$  d pr.  $\mathcal{R}$  pr. Maaned, deri iberegnet Losnings- og Transportomkostninger. Samtlige saakaldte „London-Charges“ er saaledes for nævnte Import bragte ned til omkring  $\frac{1}{3}$  d pr.  $\mathcal{R}$ .

Londons Kjødmarked er udentvivl det, inden hvilket den betydeligste Omsætning foregaar, og det ikke blot til Forbrug inden denne Verdensstad og dens nærmeste Omgivelser, men ogsaa til Forsendelse til Landets sydlige og mellemste Grevskaber samt de talrige Badesteder ved Kanalen. Kjød af bedste Kvalitet, modsvarende engelske Fordringer, finder der i Almindelighed hurtig Afsætning; men ogsaa Kjød af ringere Kvalitet opkjøbes af Leverandører — „Contractors“ — til Arbeids- og Fattighuse, Fængsler o. l., saavel som til Skibsproviant, med Hensyn til hvilken den ønskelige Omsorg ingenlunde altid iagttages.

Da antagelig Konsumenterne i Englands folkerige Grube- og Fabrikdistrikter er mindre nøieregnede med Hensyn til Beskaffenheden af heromhandlede Fødemiddel, forefaldt det mig sandsynligt, at vor Export deraf burde kunne finde det tjenligste Marked i Hull og Newcastle; men paa Henvendelser til vedkommende Vicekonsuler med Begjæring om Oplysninger i saa Henseende, er det fra Hull bleven meddelt, at der som Følge af den stærke Konkurrence med amerikantsk Kjød kun er liden Sandsynlighed for, at Kjød fra Sverige og Norge dersteds kan finde Afsætning. Middelprisen paa hele Sider af det førstnævnte beregnes ikke at stille sig høiere end  $4\frac{1}{2}$  à  $4\frac{3}{4}$  d pr.  $\mathcal{R}$ , hvortil kommer, at det fra Sverige og Norge did importerede Kvæg er fundet at være af meget underlegen Beskaffenhed. Koldluftsrøm forefindes for nærværende ikke dersteds og har hidtil været unødvendige, da Importen af færsk Kjød har indskrænket sig til Import af Kalvekjød fra Holland under Aarets koldeste Maaneder, Oktober til Mai. Ogsaa i Grimsby, hvorhen der findes regelmæssig Dampskibsforbindelse fra Malmø, savnes endnu Koldluftsrøm for Magasinering af Kjød. I Newcastle findes derimod saadant, særdeles heldig

beliggende for Importen, og vor derværende Vicekonsul udtaler, at han, da Forsøg med Indførsel af færsk Kjød fra Sverige eller Norge hidtil ikke har fundet Sted, savnede Anledning til at afgive noget Skjøn om, hvorvidt saadan med Fordel kunde ske. Han tilraader dog Forsøg dermed under Høstmaanederne. Den Import af levende Faar, som i nogle Aar har fundet Sted fra Norge til nævnte Havn, har vist sig at bringe Tab.

Ifølge Opgave fra den „Salesman“, som i det sidste Aar har modtaget i Konsignation den største Del af det fra Sverige til London exporterede Slagtekvæg, antages Import af Faarekjød baade fra Sverige og Norge med Fordel at kunde finde Sted, især da det har vist sig, at ogsaa islandske Faar har fundet god Afsætning. De norske Faar bør dog være fuldgjødede og en Forøgelse af deres Størrelse efterstræbes ved Krydsning med dertil passende britiske Racer. Derimod er der bleven udtalt Frygt for, at Import af Kjød og Hornkvæg, af den Beskaffenhed, som hidtil er bleven hidført fra Sverige — ikke vilde give ligesaa gunstige Resultater som de, der for nærværende opnaaes ved Salg af disse Dyr til Tyskland, hvor Konsumenterne er mindre vanskelige. Paa Storbritaniens Markeder har vi at konkurrere med transatlantisk Oxekjød, og dettes betydelige Overlegenhed fremgaar bedst af den af Toldstyrelsen nylig offentliggjorte Opgave for 1890 betræffende Middelprisen paa de fra de forskjellige Lande indførte Oxer og Tyre. Denne Middelpris udgjorde:

fra Portugal . . . . .	£	21.	5.	7
„ de Forenede Stater . . . . .	„	19.	2.	9
„ Argentina . . . . .	„	17.	8.	8
„ Spanien . . . . .	„	16.	8.	3
„ Holland . . . . .	„	15.	15.	7
„ Sverige . . . . .	„	12.	13.	6
„ Danmark . . . . .	„	11.	11.	3
„ Norge . . . . .	„	9.	0.	10

Imidlertid ansaaes Import af færsk Kjød, afkjølet umiddelbart efter Nedslagtningen, ingenlunde umulig, uden Benyttelse af Kjølerum paa Dampskibene, om Gøteborg og Stavanger toges som Udskibningspladse og der for Transporten anvendtes hurtiggaaende Dampere med muligst kort Forbindelsesled. Heldigere ansaaes det dog at være, især med Hensyn til Export af Hornkvæg, at dette førtes levende til Eshjerg, Hamburg eller andet endnu nærmere England beliggende og med de fornødne Indretninger forsynet Udskibningssted, nedslagtedes der, forsaavidt ikke gunstig Afsætning for de levende Dyr erholdtes, samt skibedes paa den bekvemmeste Maade til engelsk Marked. Hamburg blev fremholdt som det forholdsvis heldigste Sted, da det derværende Kreaturmarked ofte er af stort Omfang og det ved Nedslagtningen — om der blev Tale om en saadan — erholdte Affald der vilde finde lønnende Afsætning. Muligens turde de endnu nærmere England beliggende Markeder i Rotterdam eller Antwerpen findes endnu heldigere. At fælde nogen egen Dom betræffende disse forskjellige Forslag, vover jeg ikke. Ubestrideligt er det dog, at Opsøgelsen af det herværende Marked ad saadanne Omveie, vilde komme til at medføre saa store Opofrelser, at Forsøg dermed vistnok bør udsættes, indtil det viser sig, at direkte Skibning er forenet med uovervindelige Vanskeligheder.

Som allerede ovenfor anført, findes der her ingen Forskrift om, at der ved Import af Kjød skal fremlægges Attest om de Dyrs Helbredstilstand, hvorfra

Kjødet er erholdt. Kondemnering af Kjød utjenligt til Menneskeføde forekommer vistnok ofte, men i de allerfleste Tilfælde først efterat det er bragt tiltorvs eller udbydes i Slagterboderne. Handelshuse som er villige til at opkjøbe hele Ladninger af hertil importeret Kjød, findes der ikke, hvorimod ethvert Salg sker gennem „Salesmen“ eller Agenter. Undtagelse herfra finder dog Sted med australisk Faarekjød, hvilket nøie klassificeres forinden Afsendelsen og i Almindelighed fremviser stor Ensartethed. Ved Konsignationer af større Kvantiteter og god Kvalitet ligger det i disse Agenters egen Interesse at gjøre alt for at søge at tilfredsstille og derigjennem fastholde en god Kunde; men dette er naturligvis i langt mindre Grad Tilfældet ved ujævn Tilførsel af en Vare, for hvilken der alene kan paaregnes mindre nøieregnende Kjøbere. Nogen virkelig Kontrol over den af Agenten betingede Pris kan ikke udøves eller opnaaes.

Som ligeledes ovenfor anført, foregaar en gros Salg af Kjød paa det herværende „Central Meat Market“ hver Formiddag, samt derhos ogsaa i Detail om Lørdags Eftermiddag, da Realisation af mindre god Vare finder Sted. Da hertil kommer, at „Salesmen“, paa Grund af de tilgjængelige Kjølerum, ikke behøver at bringe tiltorvs større Kvantiteter, end hvad der kan beregnes at finde Afsætning for Dagen, følger heraf, at der ikke findes nogen bestemt Dag i Ugen for Forsendelsesankomst til denne Havn; men da den største Omsætning foregaar om Fredagene, turde det dog burde ordnes saa, at Konsignationer ankom hid i saa vidt god Tid før nævnte Dag, at de da kan bringes tiltorvs, om der maatte være livlig Kjøbelyst.

Ansættelsen af en af Statsmidler lønnet Repræsentant for Ordningen af og Opsynet med en vis Exportgren, kan muligens medføre den tilsigtede Nytte, naar det gjælder en Vare, betræffende hvilken Fordringerne inden det Land, hvor Afsætning søges, er ukjendt for Producenten, indtil saadan Kundskab erhverves. En saadan Repræsentant kan ogsaa være af Nytte, naar han, som Tilfældet er med Danmarks herværende Meieriagent, har at udøve en retslig Virksomhed for at hindre Misbrug af Varemærke eller Vareforfalskning. Saavidt jeg kan forstaa, vilde derimod „Ansættelsen af en svensk Agent i England for Ordningen og Varetagelsen af Sveriges Interesser med Hensyn til Handel med slagtet Kvæg“ ikke i ringeste Grad kunne indvirke paa denne Exports Fremgang. Kundskab om Beskaffenheden af det Kjød, som her finder den gunstigste Afsætning, savnes ingenlunde hos vore Landbrugere, omend andre Forhold hidtil har vanskeliggjort Produktionen af saadant, og i de her saagodtsom daglig offentliggjorte Markedsberetninger erholdes Opgaver over de gjældende Priser ligesaa hurtigt, som en officiel Agent kunde meddele dem.

Tilsigtes der med Agentens Ansættelse at øve Kontrol over de „salesmen“, hvem Salget af den svenske Vare er bleven betroet, bliver han her magtesløs; thi bortset fra, at han savner det Kjendskab til de hidrørende Forhold, som alene kan erhverves gennem mangeaarig Erfaring, sees han paa med Mistillid af dem, som han har at holde Øie med, og som, selv om og naa r de ikke har Interesse af at vildlede ham, alligevel sikkerlig paa ingen Maade letter Udførelsen af hans Opdrag. Af tidligere lignende Anordninger forekommer det mig utvetydigt at fremgaa, at hverken høiere Priser eller forøget Omsætning i ringeste Grad vilde kunne fremmes gennem en saadan Kjødexport-Agent. Denne Mening har jeg fundet er bleven delt af enhver fortlølig med de herværende Forhold, med hvem jeg derom har raadført mig.

Om end ikke direkte berørende det mig til Besvarelse forelagte Emne, tillader jeg mig dog i Forbindelse dermed at fremholde Ønskeligheden af, at



den Karantæne, som paalægges Kvæg indført til Sverige fra et med smitsom Kreatursygdом befængt Land, gjøres mere effektiv, end den for nærværende opgives at være, idet Dyr, som er omtrent færdige til at forlade Karantæneanstalten, skal komme i Berøring med saadanne, som netop er ankomne til samme eller idetmindste har fælles Vogter sammen med saadanne. Om der end er liden Sandsynlighed for, at det nu raadende Forbud mod Import af levende Kvæg til Storbritannien under den nærmeste Fremtid kommer til at tilbagekaldes, er dog med de herværende politiske Forhold en saadan Eventualitet ingenlunde umulig, hvorved det kan blive af Vægt, at de inden vort Land forordnede Foranstaltninger til Udestængelse af Kreatursmitte finder nøiagtigere Anvendelse, end for nærværende synes at være Tilfældet.

**Juhlin-Dannfelt.**

---



# Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler  
for 1891 m. M.,

No. II.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1892.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co. Subskriptionspris 2 Kroner Aaret  
og for Udenbysboende Porto 20 Øre.

## Antwerpen.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. frcs.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hoved- stationen . . . . .	162	67 591	-	-	162	67 591	-	-	2 550 582
„ Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	76	21 036	-	-	76	21 036	-	-	282 326
„ Sverige til Hoved- stationen . . . . .	7	2 755	-	-	7	2 755	-	-	47 905
„ Sverige til Vicekon- sulsstationerne . . .	18	5 713	-	-	18	5 713	-	-	107 500
„ andre Lande til Ho- vedstationen . . . .	95	56 200	7	2 120	102	58 320	-	-	1 975 652
„ andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	28	11 582	1	508	29	12 090	-	-	277 725
Ialt	333	164 877	8	2 628	394	167 505	151	78 168	5 241 690
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hoved- stationen . . . . .	55	25 430	55	20 019	110	45 449	-	-	241 994
„ Norge fra Vicekon- sulsstationerne . . .	2	1 097	63	18 716	65	19 813	-	-	5 300
„ Sverige fra Hoved- stationen . . . . .	3	1 482	15	6 055	18	7 537	-	-	5 875
„ Sverige fra Vicekon- sulsstationerne . . .	1	295	13	4 336	14	4 631	-	-	3 000
„ andre Lande fra Hovedstationen . . .	61	27 509	92	53 242	153	80 751	-	-	506 565
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationen	14	3 791	25	9 322	39	13 113	-	-	32 496
Ialt	136	59 604	253	111 690	397	171 294	152	78 399	795 230

Af svenske Skibe ankom 176, dr. 84 199 T.

Erlagte Konsulatavgifter: Af norske Skibe ved Hovedst. frc. 9 427.20, ved  
Vicekonsulst. frc. 3 309.45, hvoraf tilfaldt Konsulkassen frc. 1 654.72. Af

svenske Skibe ved Hovedst. frc. 4 339.50, ved Vicekonsulst. frc. 969.85, hvoraf tilfaldt Konsulkassen frc. 484.92. Ialt tilfaldt Konsulkassen frc. 15 906.35. Expeditionsafgifter af norske Exp. frc. 1 101.52, af svenske frc. 198.80.

*Aarsberetning dateret 15 Mai 1892.*

En Sammenligning med det foregaaende Aar udviser: I 1890 ankom 347 norske Fartøier, dr. tilsammen 137 849 T., afgik 344, dr. 139 898 T., i 1891 ankom 394, dr. 167 505 T., afgik 399, dr. 171 294.

Forholdet mellem Seilskibe og Dampskibe stiller sig i 1891 for ankomne Fartøier saaledes: 1890, Dampskibe 149, dr. 67 798 T., Seilskibe 198, dr. 70 051 T., 1891, Dampskibe 151, dr. 78 168, Seilskibe 243, dr. 89 337 T.

Den norske Skibsfart i 1891 var saaledes fordelt paa Distriktets Havne: Antwerpen 271, dr. 128 666 T., Gent 42, dr. 15 067 T., Løwen 3, dr. 577 T., Ostende 78, dr. 23 195 T.

Regelmæssig Dampskibsforbindelse mellem de forenede Riger og Antwerpen underholdtes i 1891 af følgende Linier: 1) Antwerpen—Christiania en Gang ugentlig med de norske Dampskibe „Prospero“ og „Alpha“, Passagerer og Stykgods; 2) Antwerpen—Bergen (via engelsk Kulhavn) omtrent en Gang hver tredie Uge med de norske Dampskibe „Activ“, „Charlotte“ og „Vignæs“; fra Bergen ere de afgaaede til Vignæs, hvor de have indtaget Kisladning hertil; 3) Antwerpen—Gøteborg, en Gang ugentlig med de svenske Dampskibe „James J. Dickson“, „C. O. Kjellberg“ og „Olaf Wijk“, Passagerer og Stykgods; 4) Antwerpen—Malmø—Stockholm omtrent en Gang hver fjortende Dag med de svenske Dampskibe „Tellus“, „Atalanta“, „Stockholm“, „Bergsund“ og „Motala“. hovedsagelig Stykgods.

Ved Distriktets Stationer paamønstredes ialt 377 Mand paa norske og 79 Mand paa svenske Fartøier og afmønstredes respektive 440 og 68 Mand.

Ved frivillige Bidrag til den herværende Sømandsmission indkom frc. 748.50. Af opsparede Hyrebeløb hjemsendtes gennem Generalkonsulatet af norske Sømænd frc. 10 556.85. Gjennem det herværende „Scandinavian Sailors Temperance Home“ hjemsendtes derhos af norske og svenske Sømænd tilsammen frc. 20 105.

For norsk Regning blev hersteds indkjøbt 4 Seilskibe af tilsammen 3 097 Tons Drægtighed for en Kjøbesum af tilsammen frc. 225 000.

I Understøttelse til syge, forliste og nødlidende Sømænd udbetaltes gennem Generalkonsulatet frc. 1 687.86.

Fra norske Fartøier blev i Aarets Løb opgivet som rømte hersteds 35 Mand. Hertil kommer et større Antal, som ikke har været opgivet for Generalkonsulatet.

Forat søge at hemme det her paa Pladsen blandt vore Fartøier stærkt omsiggribende Rømningsvæsen, fandt Generalkonsulatet sig for nogen Tid siden foranlediget til at bevirke, at en herboende Runner, som antages at have været den egentlige Anstifter af en Flerhed af Desertioner fra norske og svenske Fartøier, blev undergivet justitiel Forfølgning, ligesom man fik ud-

virket, at nogle norske Rømlinge, som det lykkedes at faa paagrebet, blev hjemsendte forat tiltales og straffes. Det er glædeligt at kunne notere, at saagodt som ingen Rømningstilfælde ere blevne anmeldte, efterat disse Forholdsregler ere blevne truffne og bekjendte blandt vedkommende Hjælpere iland.

I Anledning af de i Santos herskende sørgelige sanitære Forhold har Generalkonsulatet fundet sig opfordret til at tage Initiativet til, at der ved Paamønstringer paa Fartøier, som gaa i oversøisk Fart eller hvor Mandskaber mønstrer paa ubestemt Tid, bliver indtaget en udtrykkelig Klausul om, at Sømændene skulle være berettigede til Afmønstring, saafremt Fartøiet bestemmes til Santos. Som et Exempel paa, hvorlidet vore Sømænd ogsaa i denne Henseende forstaa at fremholde sine egne Interesser, kan det fortjene at nævnes, at i intet af alle de Tilfælde, hvori det har lykkedes Generalkonsulatet -- ofte under megen Modstand fra vedkommende Skippers Side -- at faa indtaget i Hyrekontrakten nævnte Klausul, var Begjæring derom fremkommen fra nogen Sømands Side.

Ved denne Foranstaltning tror man blandt andet at have fjernet Anledninger til Tvistigheder, som ved Konsulaterne ofte opstaa mellem Mandskaber og Førere (eller Redere), om hvorvidt Sømænd, som ere mønstrede for ubestemt Tid eller f. Ex. efter den almindelige Maade „til Kulhavn i England og videre tilbage til Losseplads i Europa“, skulle være forpligtede til at følge Fartøiet til et i saa høi Grad farligt Sted, som f. Ex. Santos i den senere Tid har vist sig at være.

Skibsfarten. Antwerpens Havn har i 1891 været besøgt af tilsammen 4 461 Fartøier (søgaende) af 4 693 238 Tons Drægtighed, saaledes fordelt paa de forskjellige Nationer:

	Antal.	Tonnage.	Deraf Dampskibe.	
			Antal.	Tonnage.
Storbritanien og Irland	2 483	2 638 617	2 142	2 501 772
Tyskland . . . . .	715	877 057	660	846 061
Belgien. . . . .	290	452 278	282	446 734
Frankrige . . . . .	139	129 208	120	125 646
Norge . . . . .	269	126 551	127	66 466
Danmark . . . . .	161	124 445	131	118 909
Sverige . . . . .	142	72 444	120	64 801
Grækenland . . . . .	38	69 999	37	64 315
Holland . . . . .	70	61 985	50	51 138
Italien . . . . .	39	40 163	15	27 478
Spanien . . . . .	47	39 101	45	38 621
Andre Lande. . . . .	68	66 396	44	48 747

Af ovenstaaende Tabel sees, at Storbritannien kommer først i Rækken med 58 %, Norge som No. 5 med 2.70 % og Sverige som No. 7 med 1.60 % af den samlede hertil ankomne Tonnage.

Til de øvrige belgiske Havne ankom i Aarets Løb søværts tilsammen 1 868 Fartøier af ca. 800 000 Tons Drægtighed; deraf til Ostende 604 Fartøier, dr. 256 651 Tons og til Gent 1 015 Fartøier, dr. 493 798 Tons.

De ordinære Udgifter for et Fartøi af ca. 550 Tons Drægtighed, som ankommer til og afgaar fra Antwerpen med Ladning, stiller sig omtrent saaledes:

A. Seilskibe (af ca. 17 Fod dybgaende).

Lodspenge fra Søen til Vlissingen og videre til Antwerpen fr. 417.38,  
Lodspenge fra Antwerpen til Vlissingen og videre tilsøs fr. 358.73, Lodspenge

forat tage Fartøiet ind og ud af Dokken frs. 6.00, Slæbebaad ind og ud af Dokken frs. 62.00, Fyrpenge: Vlissingen, Westcappel og Terneusen ind og ud frs. 121.00, Mæglergebyr ca. frs. 200.00, Porto og Diverse ca. frs. 40.00, Ind- og Udklarering ca. frs. 50.00, Commissaire Maritime ca. frs. 28.00, tilsammen frs. 1 801.76, hertil kommer blandt Andet Doklods for Flytning af Fartøiet i Dokken frs. 19.00 samt Buxering ind og ud Schelden efter Tarif 3: for et Fartøi af den omhandlede Drægtighed ca. 1 fr. pr. Ton belgisk Register.

B. Dampskibe (for ca. 15 Fod Dybtgaaende).

Lodspenge fra Søen til Vlissingen frs. 118.52, Lodspenge fra Vlissingen til Antwerpen frs. 49.00, Lodspenge fra Antwerpen til Vlissingen frs. 35.00, fra Vlissingen tilsøs frs. 32, Lodspenge forat tage Fartøiet fra Floden ind og ud af Dokken frs. 5.00, Dokafgift frs. 518.65, Fyrpenge: Vlissingen Westcappel og Terneusen ind og ud frs. 121.00, Mæglergebyr ca. frs. 130.00, Porto og Diverse frs. 50.00, Ind- og Udklarering ca. frs. 50.00, Commissaire Maritime ca. frs. 16.50, Dok-Lods- og Baadsmænd ca. frs. 75.00, tilsammen frs. 1 200.67.

For Dampskibe, som gjøre regelmæssige Ture paa Antwerpen, finder følgende Reduktion Sted i Dokafgifterne: For 3die Reise  $\frac{3}{4}$  pr. Aar af Afgiften, for 4de Reise  $\frac{1}{2}$ , for 5te og flg. Reise  $\frac{1}{4}$  do. Et Dampskib kan henligge 3 Maaneder i Dokken.

I Anledning af de stærke Klager, som have været førte over de høje Dokafgifter hersteds blev der allerede for længere Tid siden nedsat en Kommission med det Opdrag at tage disse Afgifters Reduktion under Overveielse. Kommissionens Arbejder ere endnu ikke afsluttede; men antages det dog, at nogen Nedsættelse vil blive bragt i Forslag og søgt drevet igjennem.

De første Maaneder af 1891 vare usædvanlig kolde, saaat Schelden var belagt med Is i næsten hele Januar Maaned og al Trafik paa Floden standset. Dette exceptionelle Forhold fremkaldte selvfølgelig megen Forstyrrelse i Stedets Handelsrørelse; det store Antal Dokarbejdere, som ellers pleier at finde sin stadige Sysselsættelse ved Havnen, bleve arbejdsløse, og megen Nød opstod saavel blandt dem som blandt den herværende Arbejderbefolkning idetheletaget, uagtet der saavel fra det Offentliges som fra Privates Side blev gjort betydelige Opoffrelser forat komme dem tilhjelp. Det samlede Tab, som Antwerpen led paa Grund af Skibsfartens Standsning, var enormt, og en Kommission blev strax nedsat for at tage under Overveielse de Foranstaltninger, som burde træffes til Forebyggelse af Gjentakelser. Efter Forslag fra denne Kommission er der blevet anskaffet tvende kraftige Isbrydere, som antages istand til at kunne holde aaben ihvertfald en passabel Raak for Fartøier selv under usædvanlig streng Kulde.

Fragtmarkedet var i 1891 endnu ugunstigere end i 1890. Raterne stillede sig i Aarets Løb omtrent saaledes for nedenstaaende Pladses Vedkommende:

Australien 5 sh. 8 d—3 sh. 8 d pr. lb. Uld, 35 sh.—30 sh. pr. Ton Hvede, China 80 sh.—25 sh. pr. 40 cub. ft. The, Japan 42 sh. 6 d—35 sh. pr. Ton, Manilla 45 sh.—32 sh. 6 d pr. Ton „on vessels dead weight capacity“ Hamp etc., Saigon 42 sh. 6 d—32 sh. 6 d pr. Ton à 2 240 lb. Ris, Java 46 sh. 3 d—31 sh. 3 d pr. Ton Java Scale Ris etc. Singapore, Penang 42 sh. 6 d—32 6d pr. Ton, Calcutta 50 sh.—37 sh. 6 d pr. Ton, Calcutta Scale „light goods“, Madras Coast 41 sh 3 d—33 sh. pr. Ton, Bombay 21 sh. 9 d—17 sh. 6 d pr. Ton Bombay Scale, Karachi 26 sh. 6 d—17 sh. pr. Ton Karachi Scale, San Francisco 55 sh. — 25 sh. pr. Ton Hvede, Chili, Nitrate Havn 42 sh. 6 d—25 sh. pr. Ton Nitrate, River Parana 35 sh.—22 sh. 6 d pr. Ton Korn, Galveston  $\frac{24}{64}$  d— $\frac{20}{64}$  d & 5 % pr. lb. Bomuld, New Orleans  $\frac{23}{64}$  d— $\frac{17}{64}$  d pr. lb. Bomuld, Charleston  $\frac{23}{64}$  d— $\frac{17}{64}$  d pr. lb.,

Savannah  $24/64$  d— $17/64$  d. pr. lb. Bomuld, Pensacola 110 sh.—90 sh. pr. Std. Planker, Covsaw Bull River 19 sh. 6 d—11 sh. pr. Ton Phosphate, Port Royal, St. John 42 sh. 6 d—35 sh. pr. Std. Planker, Montreal 55 sh.—38 sh. 9 d pr. Std. do., Azow 35 sh.—11 sh. 3 d pr. unit, new Charter, Odessa, Sevastopol 40 sh.—9 sh. 6 d pr. do. do., Douau 21 sh.—11 sh. pr. do. do., Alexandria 16 sh.—6 sh. 9 d pr. Ton Bomuldsfrø, Sardinien 15 sh.—10 sh. pr. Ton Malm, Reval 2 sh. 3 d—1 sh. 3 d pr. Ton Havre, Reval 35 sh.—23 sh. pr. Std. Planker, Cronstadt 40 sh.—20 sh. pr. do. do., Cronstadt 1 sh. 6 d—1 sh.  $1/2$  d pr. Quarter Hvede, Helsingfors 31 sh. pr. Std., Hernøssand 38 sh. 6 d pr. Std., Westerwik 30 sh. pr. Std., Kramfors 35 sh. pr. Std., Rødsand 8 sh. pr. Ton, Fredrikshald 28 sh.—23 sh. 6 d pr. Std., Fredriksstad 37 sh. 6 d—22 sh. pr. Std., Drammen 24 sh.—21 sh. 6 d pr. Std., Kragerø 25 sh.—21 sh. 6 d pr. Std., Risør 25 sh.—21 sh. 6 d pr. Std., Arendal 23 sh. 6 d—21 sh. pr. Std., Thronhjøm 27 sh.—21 sh. pr. Std., Thronhjøm 9 sh. pr. Ton.

Som det sees af ovenstaaende Opgave har Fragtmarkedet i det forløbne Aar undergaaet paa flere Pladse overordentlig stærke Fluctuationer; saaledes har f. Ex. Sortehavsfragterne fra 40 sh. gaet lige ned i 9 sh. 6 d, og Kornfragterne fra San Francisco fra 55 sh. til 25 sh.

Trælastermarkedet. Efter de statistiske Data, som hidtil har kunnet tilveiebringes, har i det forløbne Aar Importen af Trælaster til Antwerpen og Gent — de to vigtigste Importpladse for denne Artikel i dette Land — været tilsammen fra alle Lande  $510\,197\text{ m}^3$ , heraf kom fra de forenede Riger  $284\,554\text{ m}^3$  skaaren og  $798\text{ m}^3$  huggen Last. Ifølge Opgave fra denne Havns Chambre de Commerce ankom i 1891 fra følgende Lande: fra Sverige  $\text{m}^3$  127 831, fra Norge  $\text{m}^3$  70 459, fra Finland  $\text{m}^3$  42 963, Rusland, Preussen & Østerrige  $\text{m}^3$  80 500, America og Indien  $\text{m}^3$  25 012, tilsammen  $\text{m}^3$  346 765 mod  $\text{m}^3$  340 231 i 1890 fra de samme Lande.

1891 Aars Import fra Sverige, Norge og Finland fordelte sig med Hensyn til de forskjellige Dimensioner saaledes:

Fra	Planker 3" & 4" × 10—13	3" × 9"	3" × 6" à 8"	Battens			
				2 1/2" × 8 à 9"	2 1/2" × 7"	2 1/2" × 6 1/2"	2 1/2" × 6" og mindre
Norge . . .	"	49 800	17 351	2 227	203 948	193 801	138 179
Sverige . .	10 368	104 119	35 795	17 936	366 682	83 877	150 329
Finland . .	1 771	10 299	14 354	3 238	113 335	66 609	80 666
Tils. 1891	12 139	164 218	67 500	23 401	683 965	344 287	369 174
" 1890	5 937	106 129	51 132	10 851	769 806	268 469	364 683
" 1889	7 706	106 844	35 579	4 126	572 631	249 511	206 175
		Bord Skaarne			Høvlede		Kassebord $15/16$ m. m. Tykkelse $\text{m}^3$
	2"	6/4"	5/4"	3/4" 4/4"			
Norge . . . .	3 232	"	"	104 213	240 649	34 379	
Sverige . . .	339 447	308 919	363 510	2 087 052	338 860	20 409	
Finland . . .	167 809	49 418	54 571	946 434	13 750	4 660	
Tils. 1891	510 488	358 337	420 081	3 137 699	593 259	59 458	
" 1890	297 046	319 436	325 614	4 357 937	623 855	70 199	
" 1889	161 446	339 448	201 737	1 866 681	709 092	73 369	

Som det af ovenstaaende Opgave fremgaar, har Importen af Planker, som i de foregaaende Aar havde gaaet stærkt ned, særlig for 3"  $\times$  9" Vedkommende i Aaret 1891 tiltaget ret betydeligt — for 3"  $\times$  9" endog næsten med 50 %.

Den samlede Import af Battens viser ogsaa Stigning særlig for Norge og opgaar for dette Lands Vedkommende til ca. 226 000 Stykker.

$\frac{3}{3}$ " og  $\frac{4}{4}$ " Bord viser en Nedgang i Importen fra 4 357 937 Stykker til 3 137 699 Stykker; dette Forhold erstattes imidlertid ved en Forøgelse i Importen af 2" Bord, særlig af 2"  $\times$  6" & 5", hvilke Dimensioner paa Grund af den lavere Indførselstold af 3 frs. pr. Cubicmeter anvendes meget til Omdannelse af Bord til Høvling.

Importen af høvlede Bord viser fremdeles stærk Nedgang. Af Kassebord er den faldt med ca. 11 000 m<sup>3</sup>.

Afsætningen var fra Vaaren af ret livlig og realiseredes adskilligt af de nye Tilførsler fra Kaien af. Priserne for sædvanligt Bygningsmateriale "bois de charpente" holdt sig imidlertid lave og levede neppe synderlig Fortjeneste for Importørerne. Tilførselen af de bedre Kvaliteter Furu, "bois de menuiserie", var temmelig moderat og opnaede derfor Salget af denne Vare tilfredsstillende Resultater.

Konsumtionen inden selve Landet var som et Middelsaars. Ved Aarets Udgang solgtes imidlertid betydelige Partier til Frankrige foranlediget ved den i dette Land fra den 1ste Februar d. A. indtrædende nye Toldtarif. Beholdningerne vare ved Aarets Slutning betydeligt mindre end de have været paa flere Aar.

Det gode Udbytte af forrige Aars Kulproduktion synes at maatte berettige til Haabet om et tilfredsstillende Forbrug af Trælast i Kuldistrikterne; men synes der forøvrigt neppe at være synderlige Tegn tilstede for nogen større Konsumtion. Ingen større offentlige Bygningsforetagender forestaar og under de herskende mindre gode Konjunkturer i de fleste kommercielle og industrielle Brancher er der liden Sandsynlighed for, at Byggearbejder ville blive iværksatte i nogen betydeligere Maalestok for privat Regning.

Den fra den 1ste Februar d. A. i Frankrige indtraadte nye "Surtaxe d'entrepôt" vil formentlig vise sig at umuliggjøre enhver Trælastexport herfra til dette Land. Denne Udelukkelse fra det franske Marked, hvor man især i de store Fabrikdistrikter i Grændseprovincerne tidligere anbragte store Kvanta af Trælast, vil sikkerlig komme til at føles som et stort Tab for den belgiske Trælasthandel.

Træmasse. Importen af Træmasse fra de forenede Riger i det forløbne Aar synes at have været omtrent den samme som i 1890. I Mangel af officielle Opgaver kan imidlertid det nøiagtige Kvantum endnu ikke opgives.

Tyskland har i det forløbne Aar saagodtsom ikke exporteret nogen mekanisk Masse til Belgien; derimod har Exporten af Sulfat derfra været i Tiltagende og har de lavere Priser fra Tyskland havt til Følge, at Exporten hertil fra de forenede Riger nu næsten har ophørt for denne Artikels Vedkommende.

Forbruget af Soda- og Sulfat-Masse har været meget ringe.

Priserne for mekanisk Masse har i det forløbne Aar været meget regelmæssige; men have dog gennemsnitlig stillet sig høiere end i 1890. Under Aarets 6 første Maaneder holdt Priserne sig paa Grund af de store Beholdninger i Norge og Sverige temmelig lave; men længere ud paa Aaret viste Indskrænkningen i Produktionen sig virksom, Tilbudene aftog og Priserne gik op, uden dog at naa op til de af den skandinaviske Træmasseforening fast-



satte Noteringer, idet der altid fandtes flere Tilbud paa Markedet til noget lavere Priser, d. v. s. til en Pris af tilsvarende 33 a 34 Kr. f. o. b.

Indskrænkningen i Produktionen synes imidlertid neppe at have været tilstrækkelig, idet der stadig fandtes Sliberier, som maatte lagre større eller mindre Partier, en Omstændighed, som naturligvis havde tilfølg, at Foreningens Priser ikke kunde betinges. En noget længere Erfaring tør imidlertid vise, hvorvidt den hidtil fastsatte Indskrænkning i Produktionen vil være tilstrækkelig til at bringe Priserne op til det attraaede Niveau. Dette vil forøvrigt neppe kunne ventes, saalænge Produktionen overstiger Forbruget; og en endnu yderligere Indskrænkning i Produktionen synes derfor at være det rette.

Gjennemsnittspriserne i 1891 stillede sig omtrent saaledes: Mekanisk vaad Træmasse frs. 11.25 à 11.75, mekanisk tør Træmasse frs. 10.75 à 11.25, brun halv kemisk vaad Træmasse frs. 11.25 à 11.75, bleget Bisulfit Træmasse frs. 39.25 à 40.00, ubleget Bisulfit Træmasse frs. 26.00 à 28.00, bleget Soda og Sulfat Træmasse frs. 33.50 à 39.00, ubleget Soda og Sulfat Træmasse frs. 25.00 à 28.00 pr. 100 Kg. cif Antwerpen.

Fiskemarkedet. Importen af Fisk hertil fra de forenede Riger har i 1891 været adskilligt større end i Aaret forud.

Af fersk Sild indførtes ca. 20 000 Kasser mod ca. 12 000 i 1890; der opnaaedes en Pris af 7—10 frs. pr. Kasse.

Af "fuld" Sild, bestemt for Røgning her paa Pladsen, importeredes ca. 12 000 Kasser mod ca. 5000 i 1890. Pris 17—25 frs. pr. Kasse. Man har forsøgt at importere endel røget Sild i Kasser paa 50 Stykker, hvilke har været realiserede til en Pris af frs. 1.50 à frs. 3.00 pr. Kasse. Men synes Konsumenterne at foretrække Sild røget her paa Pladsen. Det turde idet- heletaget være at anbefale vore Exportører af saavel denne som andre Fiske- sorter paa Forhaand nøie at gjøre sig bekjendt med de herværende Kon- sumenters Smag og Fordringer til Fiskens Udseende og Behandling, forinden Varen afskibes hertil.

Af frisk Helleflyndre importeredes ca. 1 600 Kasser mod Aaret forud; der opnaaedes en Pris af frs. 30.00 à 40.00 pr. Kasse.

Af andre Fiskesorter har Importen været forholdsvis ringe. Nogle Barils Torsk fra Norge have været solgte til en Pris af frs. 30.00 à frs. 35.00 pr. Baril. Man foretrækker her imidlertid den hollandske Torsk som større, federe og mere omhyggelig behandlet.

Ca. 1000 Barils saltet Flyndre har været indført hertil og har opnaaet en Pris af frs. 35.00 à 45.00 pr. Baril.

Foruden af Sild bestaar Forbruget hertilands af fersk Fisk væsentlig af Kolje, som sælges til en Pris af frs. 2.00 à frs. 1.50 pr. Stk., Kabliau til frs. 1.00 à frs. 6.00 pr. Stk., Rokke til frs. 1.00 à frs. 3.00 pr. Stk., Helle- flyndre til frs. 3.00 à 7.00 pr. Stk.

Priserne rette sig følgelig efter Fiskens Størrelse og Godhed samt efter Markedets Forsyning. Den bedste Tid for Salg af Fisk paa det belgiske Marked er Maanederne Oktober til Marts og af disse atter særlig Maanederne December, Januar og Februar.

Den belgiske Fiskeribedrift, som nyder megen Opmuntring og Støtte af det Offentlige, er i en stærk Udvikling og bestaar Landets Fiskeflaade af mere end 350 Baade af forskjellig Størrelse og Konstruktion.

Kaffe. Indførselen til Antwerpen af Kaffe har for de 6 sidste Aars Ved- kommende beløbet sig til: 1891: 591 783; 1890: 669 631; 1889: 616 347; 1888: 624 241; 1887: 428 332; 1886: 646 830 Sække.

Sammenlignet med Aaret forud viser Aaret 1891 saaledes en For-

mindskelse i Indførselen af 77 848 Sække. Dette Aar udmærkede sig ved en usædvanlig stor Import og kommer Importen i 1891 meget nær optil Gjennemsnitsindførselen i det nævnte Tidsrum, idet Underskuddet kun beløber sig til 4 411 Sække.

For at vise Fluctuationerne i Kaffepriserne i Tiaaret 1882—1891 hid sættes Priserne paa „average good Santos“ ved hvert Aars Udgang: 1882 22 $\frac{1}{2}$ , 1883 33, 1884 26, 1885 22 $\frac{1}{2}$ , 1886 36, 1887 48 $\frac{1}{2}$ , 1888 45, 1889 43 $\frac{3}{4}$ , 1890 47 $\frac{3}{4}$ , 1891 41 — alt cents pr.  $\frac{1}{2}$  Kg. i Entrepôt. Aaret 1891 udviser efter denne Opgave et Prisfald af 6 $\frac{3}{4}$  cents mod Aaret forud, men overstiger Tiaarets Gjennemsnitspris 37 $\frac{1}{8}$  cents med 3 $\frac{7}{8}$  cents. Nævnte Pris 41 cents, der omtrent svarer til frs. 86.00 pr. 50 Kg., har imidlertid i Aarets Løb undergaaet forskjellige Fluctuationer, som vil sees af nedestaaende Opgave: Januar fr. 99 à 103 $\frac{1}{2}$ , Februar fr. 102 $\frac{1}{2}$  à 106 $\frac{1}{2}$ , Marts fr. 105 $\frac{1}{4}$  à 109 $\frac{1}{2}$ , April fr. 108 $\frac{1}{2}$  à 110 $\frac{1}{4}$ , Mai fr. 111 à 108 $\frac{3}{4}$ , Juni fr. 108 à 104 $\frac{3}{4}$ , Juli fr. 104 $\frac{1}{4}$  à 102, August fr. 101 $\frac{1}{2}$  à 100 $\frac{1}{2}$ , September fr. 98 $\frac{1}{4}$  à 79 $\frac{1}{2}$ , October fr. 79 $\frac{1}{4}$  à 89, November fr. 88 à 91 $\frac{1}{2}$ , December fr. 86 à 87 $\frac{1}{2}$ .

Kornimporten hertil har i 1891 været meget betydelig og oversteg det foregaaende Aars Import med henvend 4 $\frac{1}{2}$  Million Hectoliter. Der importeredes søværts: Hvede 1890 12 202 000, 1891 18 034 000, Rug 1890 1 080 000, 1891 1 342 000, Byg 1890 2 466 000, 1891 2 053 000, Havre 1890 1 876 000, 1891 1 487 000, Mais 1890 3 455 000, 1891 2 539 000, tilsammen 1890 21 079 000, i 1891 25 455 000 Hectoliter.

Den forcerede Import og Speculation, som udmærkede det forløbne Aar og som for en stor Del var fremkaldt ved Frygten for Kornmangel paa Grund af Misvæxten i Rusland og det deraf følgende Udførselsforbud mod Korn fra dette Land, har været ledsaget af tildels temmelig betydelige Tab for Antwerpens Handelsstand og har flere Falitter været afstedkomne derigennem ogsaa af Firmaer udenfor Kornbranchen.

Huder. Det forløbne Aar har været lidet gunstigt for det herværende Marked for Huder, der spiller en saa betydelig Rolle for Stedets Handelsomsætning. Priserne har været i stadig Nedadgaaende og ere, sammenlignet med Aaret forud, faldne med ca. 14 % for almindelige „Salderos“.

De middels og secundære Qualiteter, hvoraf der har været en relativ Overflod, have især været meget trykkede og have Garverierne paa Grund af den daarlige Afsætning paa deres Production, været meget fordringsfulde med Hensyn til Varens Beskaffenhed og gjort denne til Gjenstand for en accentueret Forskjel i Prisen mellem god og tarveligere Vare. Huder importerede med Seilskib foretrækkes i Almindelighed paa Grund af deres Udseende for dem, som ankomme pr. Dampskib.

Aarsagen til Markedets slette Tilstand maa formentlig tilskrives de gjen-nemgaaende slette Conjuncturer, hvorunder saagodtsom alle Brancher for nærværende lider, og som følgelig har hidraget til end yderligere at forværre den Crisis, som Garverierne nu allerede i flere Aar har gennemgaaet. Disse Consumerter har derfor maattet operere med megen Forsigtighed og indskrænket sine Indkjøb til Tilfredsstillelse af de mest nødvendige Behov.

Af disse Forhold har resultatet en betydelig Forøgelse af Beholdningerne saavel her paa Pladsen som i Liverpool og Havre, og udgjorde samme ved October Maanedes Udgang f. A. tilsammen ca. 725 000 Skind mod ca. 300 000 Aaret forud. Beholdningerne hersteds udgjorde ved Udgangen af hvert af de sex sidste Aar: 1891 250 000, 1890 176 000, 1889 116 000, 1888, 187 000, 1887 346 000, 1886 148 000. Der importeredes i 1891 tilsammen

1 437 745 Skind mod 1 373 821 i 1890. Stedets Omsætning beløb sig i 1891 til 1 210 000 Skind mod 973 000 i 1890. Transiten og Reexporten var 152 000 Skind mod 341 000 i 1890.

Man hidsætter nedenfor en Sammenligning mellem Priserne paa endel forskellige Mærker ved Udgangen af hvert af Aarene 1890 og 1891:

	1890	1891	Prisfald
Sommersaltede B. Ayres Oxehuder à 20/25 Kg.	fr. 50 à 54	f. 43 à 47	fr. 7
” ” ” ” 25/32 ”	fr. 62 à 67	f. 55 à 60	fr. 7
” ” ” ” 32/40 ”	fr. 60 à 65	f. 52 à 57	fr. 8
” Uruguay ” ” 20/25 ”	fr. 52 à 54	f. 43 à 47	fr. 7
” ” ” ” 25/32 ”	fr. 60 à 65	f. 53 à 58	fr. 7
” ” ” ” 32/40 ”	fr. 64 à 68	f. 56 à 60	fr. 8
” B. Ayres Kohuder ” 14/20 ”	fr. 41 à 45	f. 34 à 37	fr. 8
” ” ” ” 20/25 ”	fr. 60 à 65	f. 42 à 47	fr. 18
” Uruguay ” ” 14/20 ”	fr. 41 à 45	f. 37 à 40	fr. 5
” ” ” ” 20/25 ”	fr. 60 à 65	f. 50 à 55	fr. 10

Trods de uheldige Conjunctioner, hvorunder dette Marked i den senere Tid har lidt, holder Antwerpen sig fremdeles som første Rangs Importsted og Stapelplads for Huder fra La Plata. Fra de forenede Riger sker der fremdeles betydelige Indkjøb hersteds; dog begynder enkelte større Forbrugere mere og mere at tage sine Varer directe fra Exportstederne.

Importen af Uld hertil beløb sig i 1891 til ca. 247 000 Baller mod ca. 294 000 i 1890. Transiten var respective 209 000 og 248 000 Baller samt Salget paa Pladsen 41 000 og 45 000 Baller.

Denne Artikel, som tidligere spillede en saa vigtig Rolle for Handelsomsætningen paa denne Plads, har i den senere Tid vist en mærkbar Tilbagegang og vil formentlig nu efter Ikrafttrædelsen af den nye franske Surtaxe af frs. 3.50 pr. 100 Kg. endydeligere tabe i Betydning. Hertil kommer at ogsaa andre Markeder, som tidligere pleiede at tage sin Uld herfra, mere og mere begynde at forsyne sig direkte fra Productionsstederne. Heri ligger Aarsagen til det store Quantum i Transit og til Formindskelsen i Salgene paa Pladsen.

Priserne ere gradvis faldne i det forløbne Aar og har „god la Buenos Ayres“ og „god la gjennemsnitlig Monteideo“ af respective 38 % og 41 à 42 % ved Aarets fem offentlige Salg realiseret:

	Buenos Ayres	Monteideo.
i Januar . . . . .	fr. 1.60	fr. 1.95
i Marts . . . . .	” 1.55	” 1.90
i Juni . . . . .	” 1.55	” 1.90
i September . . . . .	” 1.45	” 1.75
i November . . . . .	” 1.42½	” 1.65

**B. Vantillo.**  
kst.

## Genua.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter.  Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge fra Hovedstationen . . . . .	22	7 790	-	-	22	7 790	-	-	71 263
„ Sverige til Hovedstationen . . . . .	3	3 653	-	-	3	3 653	-	-	47 840
„ Sverige til Vicekonsulsstationerne . . . . .	1	994	-	-	1	994	-	-	17 805
„ andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	61	55 984	6	3 681	67	59 665	-	-	745 853
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . . . .	7	8 756	-	-	7	8 756	-	-	105 674
Ialt	94	77 177	6	3 681	100	80 858	90	76 912	988 436
II. Afgaaede.									
Til andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	10	5 247	82	67 180	92	72 427	-	-	33 720
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . . . . .	-	-	8	9 750	8	9 750	-	-	-
Ialt	10	5 247	90	76 930	100	87 177	90	78 231	33 720

For Ordre anløb 1 Dampskib, dr. 1 100 Tons.

Af svenske Skibe ankom 2, dr. 647 Tons.

De saakaldte Maanedsfrafter ere medtagne i Beregningen over Bruttofragterne med en samlet Sum efter et Overslag over, hvor stor Del af samme der falder paa vedkommende Fartøis Anløb af Genua.

*Aarsberetning dateret 13 Mai 1892.*

Den norske Skibsfart paa selve Hovedstationen har, sammenlignet med de foregaaende Aar, stillet sig saaledes: I 1884 40 Skibe, dr. 18 583 Tons, 1885 78, dr. 38 883 T., 1886 66, dr. 32 918 T., 1887 35, dr. 15 568 T., 1888 64, 36 557 T., 1889 79, dr. 63 584 T., 1890 95, 63 427 T., 1891 92, dr. 71 108 T.

Hvad særligt vor Dampskibsfart paa Genua angaar, opviser denne siden 1885 følgende Ziffre: 1885 62, dr. 29 064 T., 1886 55, dr. 28 169 T., 1887 26, dr. 11 381 T., 1888 53, dr. 33 548 T., 1889 74, dr. 61 703 T., 1890 90, dr. 61 484 T., 1891 82, 67 162 T.

Den Fremgang, som Besøget af svenske Fartøier paa Genua havde i 1890, har ikke vedligeholdt sig i 1891. At der imidlertid altid vil vise sig stærke Svingninger for den svenske Skibsfart paa Stedet, er naturligt, da Genua ikke har nogen større og stabil Betydning for svenske Interesser, hvorfor Besøget af svenske Fartøier, altid er afhængig af de Tilfældigheder, som Fragtmarkedets forskjellige Konjunkturer medføre.

Hvad den norske Skibsfart paa Genua angaar, har denne, bortset fra nogen Nedgang i enkelt Aar, i den anførte Periode siden 1884 havt en forholdsvis betydelig Fremgang. Særlig er den tiltagende Tonnage af de norske Dampskibe værd at bemærke. Deres Gjennemsnittsdrægtighed har nemlig udgjort: 1885 469 Tons, 1886 512 T., 1887 438 T., 1888 633 T., 1889 834 T., 1890 683 T., 1891 819 T. De norske Dampskibes Hovedanvendelse her paa Pladsen har været i Fiskefragt fra Norge, Kulfragt fra England og Kornfragt fra Sortehavet. Den sidste ophørte dog fuldstændig i November Maaned paa Grund af det ved Hungersnøden i Rusland foranledigede Forbud mod Udførsel af Kornvarer. Ved Siden af nævnte Fragter har endel mindre norske Fartøier været anbragte i Maanedsfragt mellem italienske Havne, hvorhos to norske Dampskibe have været befragtede med gamle Jernbaneskiner fra Sverige.

De norske Seilfartøiers Befragtning har, som sædvanlig, været af høist forskjellig Art. Nævnes kan Lerjord fra England, Beg fra Arkangel, Trælast fra Pensacola, Harpix fra Charleston, Klipfisk fra Labrador og fra Island, Talg fra Sydamerika og Boghead-coal fra Sidney.

Genuas Havn besøgte i 1891 i det Hele af følgende Antal italienske og fremmede Fartøier af vedføjede Drægtighed:

		Seilskibe.		Dampskibe.	
		Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Fra italienske Havne:	Italiensk Flag .	2 657	197 688	1 107	692 384
	Fremmed Flag .	13	3 612	48	42 071
	Tilsammen	2 670	201 300	1 155	734 455
Fra andre Lande:	Italiensk Flag .	328	106 026	357	431 513
	Fremmed Flag .	90	30 182	1 376	1 603 433
	Tilsammen	418	136 208	1 733	2 034 946
I det Hele ankom.	. . . . .	3 088	337 508	2 888	2 769 401

Dette Antal fordeler sig saaledes paa de forskjellige Nationers Flag: italienske 4 449, svenske 2, norske 92, Storbritannien 941, Tyskland 103, Frankrige 190, Grækenland 52, Nederlandene 83, Østerrige 19, Nordamerika U. S. 3, andre Nationer 42, tilsammen 5 976.

Fra 1880 er til Genuas Havn aarlig ankommet: 1880, Seilfartøier Antal 3 682, dr. 474 287 T., Dampskibe 1 993, dr. 1 294 491 T., 1881, S. 3 448, dr. 435 378 T., D. 2 105, dr. 1 578 766 T., 1882, S. 3 419, dr. 393 609 T., D. 2 309, dr. 1 861 498 T., 1883, S. 3 272, dr. 377 995 T., D. 2 498, dr. 2 100 799 T., 1884, S. 3 592, dr. 390 755 T., D. 2 358, dr. 2 065 018 T., 1885, S. 3 581, dr. 438 717 T., D. 2 709, dr. 2 403 549 T., 1886, S. 2 611, dr. 349 216 T., D. 2 380, dr. 2 128 870 T., 1887, S. 2 976, dr. 341 089 T., D. 2 817, dr. 2 612 805 T., 1888, S. 3 116, dr. 346 978 T., D. 2 773, dr. 2 654 070 T., 1889, S. 4 493, dr. 374 398 T., D. 2 996, dr. 2 853 382, 1890, S. 4 275, dr. 432 535 T., D. 3 088, dr. 2 961 077 T., 1891, S. 3 088, dr. 337 508 T., D. 2 888, dr. 2 769 401 T.

Den i forrige Aar stedfundne Nedgang i Antal af ankomne Fartøier berører nogenlunde jævnt de fleste Flag undtagen det nederlandske, der endog viser en mindre Forøgelse fra 1890. Hvad angaar Tonnagen, er dennes samlede Ziffer, som det vil sees, ogsaa gaaet nedad, men det sees paa den anden Side, at Fartøiernes gjennemsnitlige Drægtighed i 1891 har været noget større end i 1890. Dette vedkommer dog kun Seilfartøierne,

hvis Gjennemsnitsdrægtighed er gaaet op fra 101 til 109 R.-T. Dampskibenes Gjennemsnitsdrægtighed viser uforandret Ziffer, nemlig 959 R.-T.

Skjønt Skibsfarten saaledes i det Hele væsentlig paa Grund af de lave Fragter og en øieblikkelig Stagnation i Forretningslivet i det sidste Aar er gaaet noget tilbage, viser der sig dog siden Begyndelsen af 80-Aarene en ganske betydelig Fremgang.

Forsaavidt angaar Italiens egen Handelsflaade, besøgte Genua i 1881 af 4 271 Fartøier med en Tonnage af 979 967 R.-T. og i 1891 4 449 Fartøier af tilsammen 1 427 611 R.-T., hvoraf Dampskibe i 1880 Antal 901 af Drægtighed 605 334 R.-T. og i 1891 Antal 1 464 af Drægtighed 1 123 897 R.-T.

Engelske Fartøier besøgte Havnen i 1880 i et Antal af 607 af Drægtighed 505 960 R.-T. og i 1891 i et Antal af 941 af Drægtighed 1 058 489 R.-T.

Frankrigs Skibsfart paa Genua befinder sig for Tiden i Tilbagegang. Det højeste Antal Fartøier naaedes i 1883, da der ankom 673 Fartøier (Seilskibe og Dampskibe) af 523 616 R.-T. Drægtighed, medens dette Antal nu efterhaanden er gaaet ned til forrige Aars Antal af 190 af 162 428 R.-T.s Drægtighed.

Samtidigt sees Tysklands Skibsfart paa Stedet stadigt at gaa fremad. Medens Stedet saaledes i 1880 alene besøgte af 57 tyske Seil- og Dampskibe af 39 965 Tons, ankom der i 1891 103 Fartøier af tilsammen 181 091 R.-T. (i 1890 Antal 137 af 202 636 R.-T.). Dette Opsving i den tyske Skibsfart her paa Pladsen vedkommer for en væsentlig Del „Norddeutscher Lloyd“, som med Statsunderstøttelse underholder Linier fra Bremerhafen til Øst-Asien og Australien, hvilke begge anløbe Genua saavel paa Tur som Retur. I begge Linier er anbragt fortrinlige Fartøier af betydelig Drægtighed, der saavel med Hensyn til Komfort som i andre Henseender ere udstyrede med alle den nyere Tids Indretninger paa Dampskibsteknikens Omraade. Fartøiernes Drægtighed er omkring 4 000 R.-T. Ogsaa mellem New-York og Genua har dette Selskab i den senere Tid etableret en fast Rute (2 Gange maanedlig). Endvidere er Genua Anlæbssted for den fra Hamburg udgaaende Slomans-Linie, hvorom nærmere nedenfor.

Den græske Skibsfart her paa Pladsen, der i 1880 talte 56 Fartøier af 13 850 R.-T. Drægtighed, og som med forskellige Svingninger en Tidlang gik nedad (1886 Antal 19 af 7 761 R.-T.), har i de sidste Aar atter naaet sit tidligere Omfang, nemlig i 1890 Antal 83 af 36 787 R.-T. og i 1891 Antal 52 af 29 224 R.-T. Ogsaa for det græske Flags Vedkommende sees saaledes, ligesom for de fleste andre Landes Vedkommende, Fartøiernes gjennemsnitlige Tonnage at være i Stigende.

---

Forholdet mellem Seil og Damp, forsaavidt angaar Skibsfarten paa Genua, vil findes belyst ved de ovenfor indtagne Ziffer over den samlede Skibsfart paa Stedet i hvert af Aarene fra 1880 til 1891. Det vil deraf sees, at Besøget af Seilfartøier fra 1880 indtil 1886 gik jevnt nedad fra et Antal af 3 682 af 474 287 Tons Drægtighed til 2 611 af 347 216 Tons, at det senere gik opad, indtil det i 1889 var betydeligt over sin tidligere Høide, men at det senere igjen er gaaet nedad, idet det i 1891 udgjorde 3 088 Seilskibe af 337 508 Tons Drægtighed.

---

De Befragtninger, som vore Dampskibe i 1891 havde paa Genua, vare, som ovenfor anført, følgende:

Kulfragter fra England. Medens disse Fragter i det foregaaende Aar -- alt efter de vexlende Konjunkturer -- bevægede sig mellem 10 sh. og 6 sh. 3 d pr. Ton, var i 1891 saavel Maximum som Minimum adskilligt lavere. I Aarets Begyndelse holdt de sig mellem 7 og 8 sh. pr. Ton, gik i Februar endog op i 8 sh. 6 d, men sank udover Foraaret og Sommeren adskilligt, saa at en enkelt endog var nede i 5 sh. 6 d. I de Par sidste Maaneder af Aaret var der igjen nogen Opgang, saaat der i November saaes stipuleret over 8 sh. og i December for en enkelt Fragts Vedkommende 9 sh. 4½ d. Som tidligere vare de i denne Fragt anbragte Fartøier af større Drægtighed, nemlig mellem 1 200 og 1 800 R.-Tons, og vare de fleste paa Udreise, saaat de benyttede Kulfragterne fra England for her fra Genua at indtræde enten i Kornfragt paa Sortehavet, saalænge denne endnu varede, eller paa tjernere Farvande. De fra England med Kullast ankommende Dampskibe have af og til ogsaa medbragt engelsk Jern i mindre Partier. Herfor har været oppebaaret en Fragt af omkring 9 sh. pr. Ton. Derhos have disse Fartøier ogsaa indehavt forskellige Kvantaa af „Bricks“ for Jernbanerne, et Ophedningsmateriale, der bestaar af Kulstøv, presset i Form som større Mursten. Herfor har været betalt i Fragt omkr. 8 sh. pr. Ton. For Grease som Tillægsfragt til Kulfragterne fra England har været betalt 12 sh. pr. Ton.

Kornfragter fra Sortehavet. Ogsaa disse Fragter gik i 1891 nedad. Fragterne fra Azowhavnene, der i 1889 havde staaet i fr. 2,40—2,50 og i 1890 i fr. 2,10—2,25 pr. Charge, saaes i 1891 efter de nye Certepartier, hvor Fragten beregnes efter engelske Tons, at være stipuleret med fr. 17,00—18,00—18,80 pr. Ton (17 fr. pr. Ton vil, efter hvad hertil er meddelt, omtrent svare til fr. 1,60—1,70 pr. Charge efter de gamle Certepartier). Fragterne fra Havne udenfor det Azowske Hav, saasom Nicolajeff, Odessa, Sebastopol, der i 1ste Halvaar 1890 havde udgjort fr. 1,80—1,90 pr. Charge, men i 2det Halvaar 1890 var gaaet nedad endog til fr. 1,25, holdt sig i 1891 omtrent paa sidstnævnte Punkt, idet dog en enkelt Fragt saaes at gaa op til fr. 1,40. Som bekjendt, ophørte Kornfragten paa Sortehavet i November paa Grund af det da af Hensyn til Misvæxten i Rusland udfærdigede Udførselsforbud. Det sidste Kornfartøi ankom hertil den 15 Decbr., efterat det havde været i Gibraltar for Ordre.

Fiskefragter fra Norge. For de fleste af Fiskedampskibenes Vedkommende har den hele Fragt været bestemt i rund Sum og Raten pr. Vog lader sig derfor ikke saa nøie bestemme. Blandt Fragter, der have været bestemte pr. Vog, kan nævnes fr. 1,55 for Rundfisk fra Hammerfest (omtrent som i 1890) og 78—87 Centimes pr. Vog for Klipfisk fra Christiansund (noget højere end i 1890). Saavidt det af de i rund Sum beregnede Fragter fra Bergen kan sees, har heller ikke disse undergaaet nogen synderlig Forandring fra 1890, da de for Rundfiskens Vedkommende dreiede sig om fr. 1,10—1,40 og for Klipfisk 65—70 Centimes pr. Vog.

Fragt af gamle Jernbaneskiner fra Sverige. Fire norske Dampskibe ankom i forrige Aar her til Distriktet, lastede med gamle Jernbaneskiner fra forskellige svenske Steder og oppebar herfor en Fragt af 11 sh.—11 sh. 6 d. pr. Ton. (I 1890 havdes der for lignende Fragt fra Sveriges Vestkyst 16 sh. pr. Ton.)

Af Fragter for Seilskibe kan nævnes: Lerjord fra Cornwall 15 sh. 6 d, Beg fra Arkangel 30 sh. (i 1890 28 sh.), Klipfisk fra Labrador £ 1. 2. 6

pr. Ton + 50 %, Trælast fra Pensacola: sagede Bjælker og Planker £ 4. 13 pr. Standard, hugget Tømmer £ 1. 9. 6 pr. Standard, Talg fra Montevideo 26 fr. pr. Ton, Talg fra Buenos Ayres 22 sh. pr. Ton, Boghead-coal fra Sidney (for Gasværkerne) 27 sh. 6 d pr. Ton. Disse Fragter have dog været saa spredte baade med Hensyn til Laststeder og Lastens Art, at de ikke give nogen synderlig Maalestok for Bedømmelsen af Fragtmarkedets Stilling.

Som i de foregaaende Aar, har ogsaa i 1891 flere af vore Dampskibe i kortere og længere Tidsrum været maanedsbefragtede for Vin- og Frugtfart mellem forskellige Middelhavshavne i og udenfor Italien. Disse Dampskibes Størrelse varierede mellem 300 og 560 R.-T., og den betingede Fragt mellem 6 000 og 8 700 Lire pr. Maaned. Rederierne levere Fartøjerne i fuld Stand og betale Mandskabernes Hyre, medens Befragterne afholde alle andre Udgifter, Kul- og Havneafgifter iberegnete.

Ogsaa i 1891 har det vist sig yderst vanskeligt at erholde Udfragter fra Genua, idet Udførselen her fra Pladsen har liden Betydning i Forhold til den store Import, og saagodtsom alle vore Fartøier med Undtagelse af de maanedsbefragtede, ere derfor afgaaede i Ballast, væsentlig til fjernere Steder. Fiske-Dampskibene gaa i Almindelighed til Sicilien for at tage Salt-Last hjem. To Dampskibe ere dog afgaaede herfra med Ladning af Oliekager til tyske Nordsøhavne. Fragten herfor har udgjort 14—15 fr. pr. Ton.

De i Generalkonsulatets Indberetninger for 1889 og 1890 omskrevne, Tid efter anden opkomne Planer om at indrette en fast og nogenlunde regulær Dampskibsforbindelse for Export mellem Norge og Italien vides ikke i 1891 at have antaget nogen fastere Form eller at nærme sig Realisation, hvorvel Sagen hyppig høres omtalt og tillige sees at have været berørt i Pressen som en Foranstaltning, der vilde være tjenlig til Ophjælp af vor Handel paa Italien og specielt vilde give Fiskehandelen en noget forandret Form, idet den vilde lette Importen af mindre Partier. Da imidlertid som nævnt, Sagen endnu synes at staa paa sit tidligere Standpunkt, vil Generalkonsulatet indskrænke sig til at henvise til, hvad desangaaende er udtalt i Aarsberetningen for 1889.

Da der hyppig hertil fremkommer Forespørgsler om de forskellige Dampskibslinier, der berøre Stedet, om Befragtningsagenter, Havneafgifter m. m., har Generalkonsulatet anseet det hensigtsmæssigt atter at hidsætte følgende Oplysninger derom, skjønt de i det Væsentlige have været indeholdte i forrige Aars Rapporter:

De for Tiden i Virksomhed værende Dampskibslinier fra Nordauropa til og over Genua ere følgende: I. Wilson-Linie, 2 Gange maanedlig Hull—Genua—Neapel, Retur. Herværende Agenter Carr Brothers & Klein, Via al Ponte Reale 2. II. Nord-deutscher Lloyd, statsunderstøttet Linie mellem Bremerhafen og Østasien samt Australien. Skibene anløbe Genua omtrent hver 20de Dag, i begge Retninger. Samme Selskab underholder tillige en Linie mellem Genua og New-York med to Afgange om Maaneden fra hvert af Stederne. Agenter hersteds for begge Linier: Fratelli Leupold, Piazza S. Siro 10. III. Sloman-Linien, 3 Gange maanedlig Hamburg—Barcelona—Genua og Kysten sydover til Sicilien, Retur. Herværende Agent: Gaetano Gabella, Piazza San Siro 6. IV. Companie Nederland, Postlinie Amsterdam—Rotterdam—Genua—Java—Sumatra, 1 à 2 Gange maanedlig, Agenter: Gondrand Fratelli, Calata degli Zingari. V. Kon. Ned. Stoombot—Maatschappy, 2 Gange maanedlig fra Amsterdam til Middelhavshavne,



Agenter: Fratelli Leupold, Piazza San Siro 10. VI. Forenede Dampskibsselskab, 1 Gang maanedlig Kjøbenhavn—Antwerpen—Barcelona—Genua—Livorno—Civita vecchia—Neapel—Sicilien — spanske Havne — Retur — Kjøbenhavn. Agent: F. W. Mowinkel, Piazza Pelliceria. VII. Anchor-Linie, England—Middelhavshavne, Agent Carlo Figoli, Via San Lorenzo 3. VIII. Leyland-Linie, Liverpool—Middelhavshavne, Agent: John White, Via Luccoli 14 (2 Gange maanedlig). IX. Compagni Italo—Britannica, Royal Italian Mail-Steam-Navigation, 2 Gange maanedlig mellem England og Italien, Agenter: Goudrand Fratelli, Calata degli Zingari. X. Gelatly, Hankey, Sewell & Cie., engelske Dampskibe, Antwerpen—Middelhavet, Agent: Gastaldi & Cie., Piazza Bauchi 18r.

Som herværende Befragtningsagenter kan blandt andre nævnes følgende Firmaer: Giunio Erminio, Via al Porte Reale 2, Aycard e Christofanini, vico Demarini q.r., H. Trumpy, Via Fossatello 16.

De Afgifter, som Skibsfarten er underkastet hersteds, ere i det Væsentlige følgende:

#### Havne-Afgifter:

Dampskibe, ankommende fra fremmede Lande*)	} for hvert Anløb pr. Ton. . . . .	1.00
		Abonnement for 12 Maaneder . . . . .
Dampskibe, ankommende fra italiensk Havn	} for hvert Anløb pr. Ton. . . . .	0.50
		Abonnement for 12 Maaneder . . . . .
Seilskibe, ankommende fra Havne udenfor Middelhavet	} fra 1—100 Tons . . . . .	0.50
		over 100 Tons . . . . .
Seilskibe, ankommende fra Middelhavet	} fra 1—100 Tons . . . . .	0.50
		over 100 Tons . . . . .
	} Abonnement for 12 Maaneder . . . . .	0.80
		fra 1—50 Tons . . . . .
Seilskibe, ankommende fra italiensk Havn	} - 51—100 — . . . . .	0.40
		- 101 og derover . . . . .

Lodspengene udgjør: For Fartøier, der stikke indtil 3 Meter dybt, fast Taxt 35 Lire om Dagen og 40 Lire om Natten; for dyberegaaende Fartøier dertil for hver Meter, derover 20 Lire om Dagen og 21 Lire om Natten. For Tjeneste over 12 Timer 5 Lire pr. Dag. Til den Lods, der fører Fartøiet ud af Havnen, betales Halvdelen af de ovenfor anførte, for Indløbet bestemte Taxter. Der paahviler ikke de hertil ankommende Fartøier Lodspligt.

Ballast koster: almindelig Grusballast Lire 2.25 pr. Ton, Stenballast 3 à 4 Lire pr. Ton. Vand koster: fra Vandbaadene 4 Lire pr. 1 000 Liter, fra Vandledningen 1 Lire pr. 1 000 Liter. Vagthold mod Ildsvaade 3 Lire pr. Nat. Fortøiningsudgifter vil for et Dampskib paa ca. 1 000 R.-Tons dreie sig om 50 Lire.

## II.

Handelsbevægelsen til og fra Genua har i 1891, sammenlignet med de foregaaende Aar stillet sig saaledes:

Indførsel og Udførsel af Varer opgivet efter Vægt:

	1885	1886	1887	1888	1889	1890	1891
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Indførsel. . .	1 817 502	1 850 682	2 074 601	2 003 342	2 209 107	2 365 173	2 150 480
Udførsel. . .	112 561	141 180	115 061	61 858	73 794	113 171	115 372

\*) Naar denne Afgift er erlagt i en italiensk Havn, kan Skibet frit anløbe andre italienske Steder uden Erlæggelse af ny Afgift i et Tidsrum af 30 Dage.

## Indførsel og Udførsel af Varer, opgivet efter Værdi:

	1885 Lire	1886 Lire	1887 Lire	1888 Lire
Indførsel . . . . .	391 645 875	340 706 525	376 415 690	303 287 040
Udførsel . . . . .	82 929 195	98 198 183	79 572 755	67 932 752
		1889 Lire	1890 Lire	1891 Lire
Indførsel . . . . .		384 373 789	400 282 548	387 560 711
Udførsel . . . . .		87 247 091	90 660 867	89 760 440

## Toldindtraderne ved Genuas Toldsted udgjorde i de sidste fire Aar:

	1888 Lire	1889 Lire	1890 Lire	1891 Lire
for indførte Varer . . . . .	64 517 989	79 876 315	80 964 705	79 858 388
for Udførsel . . . . .	62 413	41 370	65 987	54 381

Som det vil sees af de ovenfor anførte statistiske Opgaver, har Aaret 1891 i det hele ikke været synderlig gunstigt for Genuas Forretningsliv. Mest viser dette sig paa Skibsfartens Omraade, hvor Ziffrene betegne en ikke ubetydelig momentan Nedgang, men ogsaa i Handelsrørelsen i det Hele sporedes en Stilstand, der dog bør haabes at være forbigaaende. De Faktorer, som øve sin Indflydelse paa Importen over Genua, ere mangfoldige og maa søges i Befolkningens Kaar og Konsumtionsevne i forskjellige Egne af Landet. Stigende Oplysning, deraf følgende Fremgang paa Agerbrugets, Industriens og Kommunikationsvæsenets Omraade og den derved frembragte livligere Forretningsrørelse i Landets Indre spores altid i denne mægtige Indførselshavn, hvis Handelsvirksomhed er et Barometer for store Landsdeles materielle Udvikling. Og da Nord-Italien paa de nævnte Felter befinder sig i glædelig Fremgang, tør det ogsaa antages, at forrige Aars mindre heldige Resultater alene er at betragte som en af de i Forretningslivet aldrig udeblivende Svingninger. Genuas Befolkning er i 1891 forøget fra 193 000 til 197 400 Indbyggere, hvorhos der saagodtsom i Byens umiddelbare Nærhed paa begge Sider af Rivieraen ligger flere mindre Byer, som med sin Befolkning af omtrent 60 à 70 000 Indvaanere med Rette ere at anse som Genuas Forstæder. Der rører sig, fornemmelig omkring Havnen, et raskt pulserende Forretningsliv, der viser Fremgang paa alle Omraader gjennem forbedrede Havne-Indretninger og Anlæg af Dokker samt af Jernbanespor langs Kaierne, hvor Omladning for en stor Del foretages direkte fra Fartøjerne.

For de i Verdenshandelen deltagende søfarende Nationer er Genua som et af Middelhavets mægtigste Importsteder altid af stigende Betydning, og dets Udvikling derfor værd at følge med Opmærksomhed. Det er selvfølgelig, at Fragtfarten her paa Pladsen altid vil have en betydelig og stedse stigende Interesse for de forenede Riger, medens vor Import hersteds paa Grund af den fjerne Beliggenhed altid vil have Vanskeligheder at bekjæmpe. Saalænge der ikke gives nogen regelmæssig direkte Dampskibsfart fra en af vore Havne til de fornemste Importsteder i Italien, vil Afsætningen af de forenede Rigers Industriprodukter altid blive vanskelig, idet Omsætningen i fremmede Havne vil fordyre og forsinke Varerne og derved hindre en heldig Konkurrence med de mellemliggende Industri-Lande, der landværts og søværts have hurtigere og billigere Forbindelse. Det er derfor sandsynligt, at vor Handel hersteds endnu i længere Tid vil komme til at indskrænke sig til de 3 Hoved-Artikler, som allerede forlængst have hævdet en Plads paa det italienske Marked, nemlig Træløst, Jern og Fiskeprodukter,

hvorvel der jo er Tegn til, at ogsaa andre Varer skulde kunne vinde Indgang.

Jern og Staal. Da de hertil indførte Varer i Almindelighed opføres efter det Flag, under hvilket de ankomme, er det yderst vanskeligt med Sikkerhed at kunne angive, hvor stor Indførselen af svenskt Jern og Staal i Virkeligheden har været, idet samtlige Partier (med Undtagelse af gamle Jernbaneskiner) ere indførte i fremmede Fartøier. Efter Konference med vedkommende Dampskibsexpeditører og efter Uddrag af de i Handelstidenderne indeholdte Manifeste tror imidlertid Generalkonsulatet at kunne ansætte Indførselen i 1891 til 1 508 000 Kilogr. svenskt Jern og 240 000 Kg. svenskt Staal, altsaa tilsammen 1 748 000 Kg. Efter lignende Overslag skulde Importen i de foregaaende Aar have udgjort: 1887 1 425 000 Kg., 1888 970 000 Kg., 1889 2 100 000 Kg., 1890 1 900 000 Kg. Derhos ankom der af gamle Jernbaneskiner fra Sverige i 1891 5 direkte Dampskibsladninger med tilsammen 4 766 000 Kg. til Genua og 1 direkte Dampskibsladning med 1 652 000 Kg. til Savona. Fra andre Lande er der ifølge de nu tilgængelige Opgaver i 1891 indført følgende Kvanta Jern og Staal: fra England 38 196 000 Kg., Tydskland 5 590 000 Kg., Belgien 1 813 000 Kg., Frankrige 1 500 000 Kg., Nederlandene 697 000 Kg., Spanien 7 464 000 Kg., Østerrige 10 000 Kg., Schweiz 31 000 Kg., Rumænien 1 082 140 Kg., Rusland 2 180 000 Kg., Tyrkiet 1 657 600 Kg., Central-Amerika 935 000 Kg., heri indbefattet gamle Skinner og andet brugt Jern, som anvendes til Raamateriale for Jernstøberierne.

Jernpriserne, der i 1890 hersteds vare sunkne ganske betydeligt, ere i 1891 atter gaet noget opad, men har dog paa langt nær ikke naaet de Beløb, hvori de stod i 1889. Grundpriserne paa de forskjellige Sorter Jern af almindelige Dimensioner er i de sidste Aar saaledes:

	Massiaux			Billetes				Barres	
	1889	1890	1891	1889	1890	1891	1889	1890	1891.
	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire.
Svensk	20	14.50	15.25	22	16	17.50	25	21—22	24—25
Engelsk	16	12.00	12.50	18	13	13.25	20	17—17.50	18.50—19
Tydsk	16	13.00	13.25	18	14	14.50	21	18	19

Alt pr. 100 Kg. cif. Genua\*).

Der har ogsaa i 1891 været en ikke ringe Import af gamle Jernbaneskiner som Raamateriale for de her i Egnen beliggende Jernstøberier. Fra Sverige alene er der saaledes, som ovenfor anført, til Genua og Savona indført over 6 400 Tons. Priserne skulle imidlertid have været lavere end i de foregaaende Aar, idet der opgives at have været erlagt

	for Jernskinner	for Staalskinner
Double headed . . . . .	64 sh.	51 sh.
Bull headed . . . . .	63 sh. 6 d	50 sh.
Bridge . . . . .	60 sh.	51 sh.
Barlow . . . . .	56 sh. 6 d	47 sh.

pr. Ton cif Genua.

For at indgaa og toldbehandles som Raamateriale maa de brugte Skinner være opskaarne i mindre Stykker, med mindre de ere bestemte til et Jernstøberi, som arbejder under Toldvæsenets Opsigt.

\*) Agenter i Jern: John Arfwedson, Varvelli Justin & Rasche, J. G. Zilliken, Herman Braun, Ingeniør Giuseppe Poggi, Gio. Batta Valle, samtlige Genua, Luigi Viglione, Sampierdarena.

Indførselen i Italien af skandinavisk Hesteskosøm har i 1891 for Sveriges Vedkommende været i Fremgang, men for den norske Vares Vedkommende i nogen Tilbagegang. Der er saaledes i de sidste Aar indført:

	1886	1887	1888	1889	1890	1891
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Svensk Vare	Opgave mangler	Opgave mangler	40 000	60 000	138 000	176 000
Norsk Vare	40 000	56 000	32 000	50 000	50 500	35 000

Forsaavidt angaar den norske Søm, skal dog Tilbagegangen ikke have været begrundet i manglende Anledning til Afsætning, men væsentlig deri, at vedkommende Fabrik, som sender sin Vare hertil, har været saa stærkt optagen af Ordres fra England og Frankrige, at den ikke i nogen større Udstrækning har kunnet arbeide for Indførselen hertillands. Arbeidet antages dog i dette Aar (1892) at ville blive gjenoptaget i sin tidligere Udstrækning, og tør der da haabes paa en Forøgelse ogsaa i den norske Import. Der er fremdeles en stærk Konkurrence med Tydskland, Schweiz og Østerrige, som tildels har virket temmelig trykkende paa Priserne. Disse have været varierende og bestemmes efter Tarifferne tildels ogsaa forskjelligt efter Partiernes Størrelse. For de mindre Numre har der været betalt fra 110 til 150 Lire og for de større Numre ca. 70—83 Lire pr. 100 Kg., cif Genna.

I Generalkonsulatets Aarsberetning for 1890 er nærmere omhandlet Spørgsmaalet om, hvorvidt finere Staalvarer (Eskilstunavarer) her skulde kunne finde Afsætning, men antoges det efter anstillede Undersøgelser, at der møder ikke ringe Vanskeligheder væsentlig paa Grund af Konkurrencen med de engelske, tyske og schweitziske Varer, der sælges til overordentlig lav Pris og derfor i det store taget foretrækkes hertillands, hvor Prisbillighed ved større Afsætning er den Egenskab, der sættes i første Linie. Som oplyst, havde der af Eskilstunavarer gjentagne Gange til Genua været sendt Prøver, der vare befundne gode, men dog vanskeligt afsættelige paa Grund af de høje Priser. Ikke destomindre vides der ogsaa i 1891 hertil at være kommet nogle mindre Partier svenske Staalvarer, som ere blevne afsatte, og det tør derfor være muligt, at Varen med Tiden kunde finde Indgang her, naar Kjøberne lære deres overlegne Egenskaber at kjende og se, at de uagtet sine høje Priser dog i Længden ville vise sig billigere paa Grund af sin større Soliditet. Det antages imidlertid, at Afsætningen helst burde forsøges i Turin og Milano, hvor Smagen for vel forarbejdede og solide Sager synes at være større end i Kyststæderne.

Trælaster. Der har i de sidste Aar været indført:

	1888.	1889.	1890.	1891.
	Kub.-Meter.	Kub.-Meter.	Kub.-Meter.	Kub.-Meter.
Svensk . . . . .	9 000	9 300	4 700	5 519
Østerrigsk . . . . .	6 000	5 200	4 850	7 460
Nordamerikansk . . . . .	14 600	22 000	45 600	22 969
tilsammen	29 600	36 500	55 150	35 948

Svenske Planker 3 × 8 og 3 × 9 Tommer har, alt efter Kvaliteten, været betalt med 70 à 72 Lire pr. Kub.-Meter.

Den her magasinerede østerrigske Trælaster, der for den største Del kommer fra Tyrol, staar i følgende Pris: Bjælker, tilhugne med Øxe, 13 à 24 Centimeter, 40—44 Lire pr. Kubikmeter, Do. sagede, 25 Centimeter, 48—50 Lire pr. Kubikmeter, Do. utilhugne, 10 Centimeter, (Top) 35—40 Lire pr. Kubikmeter; Bord, 1ste Kvalitet, 1 Centimeter, 72—75 Lire pr. Kubikmeter.

Do. 1½ Centimeter 60—62 Lire pr. Kub.-M., Do. 2½, 3, 3½, 4 à 6 Centimeter 56—58 Lire pr. Kub.-Meter; Bord, 2den Kvalitet, 1 Centimeter, 58—60 Lire pr. Kub.-M., Do. 1½ Centimeter, 48—50 Lire pr. Kub.-M., Do. 2, 2½, 3, 3½ indtil 6 Centimeter 46—48 Lire pr. Kub.-Meter.

Amerikansk Pitchpine 1, 1¼, 1½, 2 Tommer (Bord og Planker) 63—65 Lire, 3, 4, 5 Tommer 60—63 Lire pr. Kub.-Meter.

Kanadisk Trævirket (Spruce) Planker paa 3 × 8 og 3 × 9 Tommer 47—48 Lire pr. Kub.-Meter.

Samtlige ovennævnte Priser ere beregnede for Trælasten, læsset paa Waggon fra Magasinerne.

Den største Del af den hersteds indførte Trælast er magasineret i Byen Sampierdarena i Genuas umiddelbare Nærhed paa Vestsiden. Dersteds findes tillige en af Firmaet Fratelli Feltrinelli anlagt Dampsag paa 50 Hestes Kraft.

Af større Trælastforretninger kan nævnes: Fratelli Feltrinelli (Hovedforretning i Milano med Filialer i Rom, Venedig, Desenzano, Verona, Sampierdarena (nær Genua), Neapel, Messina samt Bozen i Tyrol og Triest). Andrea Sanguinetti, via del Rivale 18 (Foce) i Genua. Zanotti & Farni, via Luccoli 20, Genua.

Agenter John Arfwedson, Via al Ponte reale 2, Oscar Goetzlof, Piazza Pelliceria 5, Ogtrop Successori, vico dei Greci 2.

Træmasse. Som oplyst i forrige Aarsberetning, er Importen i Italien af Træmasse i større Udstrækning først at regne fra 1884, da den med engang gik op til over 6000 Tons. I de senere Aar er der indført:

	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Mekanisk	7 097 400	5 310 900	4 416 546	4 715 400	8 922 100	7 327 000
Kemisk	1 794 600	3 282 200	3 989 130	6 477 800	4 039 700	5 071 000

De Lande, som have forsynet de italienske Papirfabrikker med Træmasse, var indtil 1890 Østerrige, Tyskland og Schweiz. Cellulosen er for den væsentligste Del kommet fra Østerrige. Som anført i forrige Aarsberetning, var der da gjort en Begyndelse til Træmasse-Import ogsaa fra Skandinavien, idet Sverige havde indført 110 000 Kg. og Norge 112 000 Kg. Dette Forsøg er i 1891 efterfulgt af flere Bestillinger, som synes at love godt for vor Vare paa dette Marked. Hvor stor vor Indførsel i 1891 har været, lader sig ikke med fuldkommen Sikkerhed angive, men Direktionen for Handelsmuseet i Milano, med hvem Generalkonsulatet har korresponderet om Sagen, anfører, at Aarets samlede Nedgang i Træmasseindførselen alene udgjør ca. 564 Tons, samtidigt med at den østerrigske, tyske og schweiziske Import er gaaet tilbage med henholdsvis 800, 700 og 600 Tons, tilsammen 2,100 Tons, hvoraf den slutter, at Differencen, nemlig omtrent 1 500 Tons, skulde repræsentere de forenede Rigers Indførsel. Dette stemmer vistnok ikke ganske med Genuas Toldkammers Opgaver, ifølge hvilke der i 1891 skulde være indført 166 Tons Cellulose og 551 mekanisk Træmasse fra de forenede Riger, altsaa tilsammen alene 717 Tons, men for det første ere disse Opgaver neppe fuldt paalidelige, idet samtlige Partier ere indførte under fremmed Flag og saaledes vanskeligt lade sig adskille fra vedkommende Landes egen Import, og for det andet kan den skandinaviske Vare ogsaa være indført over andre Havne end Genua. Er Milanos Handelsmuseums Opgave tilnærmelsesvis rigtig, og vor Indførsel saaledes allerede første Aar, hvor der kan siges at være arbeidet med Alvor for denne Vare, er gaaet

op til omtrent 1 500 000 Kg., synes denne Artikel at maatte have nogen Udsigt til at erhverve en Plads her i Italien.

Priserne ere vanskelige at opgive paa Grund af den temmelig uensartede Klassifikation, men Generalkonsulatet tror dog efter indhentede Oplysninger at kunne anføre følgende som de gjængse Priser i Lombardiet, hvor Varen for den største Del afsættes:

Cellulose, 1ste Kvalitet,	Lire 35.00	} pr. 100 Kilo- gram.
Do. 2den ”	” 30.00	
Mekanisk Træmasse	” 16.00 à 18.00	

Cellulose er toldfri, medens der paa mekanisk Træmasse hviler en Told af 1 Lire pr. 100 Kg. For Toldbehandlingen er det nødvendigt, at Varen ved sit Udseende giver sig tilkjende som Raastof, altsaa at den er gennemhullet eller paa anden Maade er gjort utjenlig til at benyttes som Karton hvorhos det er ønskeligt, at de indførte Partier ledsages af Oprindelsesbevis.

Det største Forbrug af Træmasse er, som nævnt, ved Papirfabrikerne i Nord-Italien, væsentlig i Omegnen af Milano. Som Agenter for Træmasse har Generalkonsulatet erholdt opgivet: Nicola Ehnholt, via Unione 13, M. Bøtner, Corso Piazza Romana 9, A. von Arthur, Piazza Cavour 7, samtlige i Milano.

Fyrstikker. Da der fra forskellige Hold af og til fremkommer Spørgsmaal om Udsigterne for Afsætning af fremmede Fyrstikker hertillands, tror Generalkonsulatet at burde oplyse, hvorledes denne Sag for Tiden staar. Det italienske Fabrikat af Træfyrstikker er meget middelmadigt, og hvis vor Vare kun havde havt at bestaa Konkurrence med dette Produkt, vilde den visselig let have fundet Indgang, men Hovedkonsumtionen er her Vox-Fyrstikker, i hvis Fabrikation der er opnaaet stor Fuldkommenhed. De er baade vel gjorte og særdeles billige. Den Egenskab, som især har skaffet vore Fyrstikker et saa vel fortjent Rennomé paa fremmede Markeder, nemlig deres Uantændelighed ved Friktion mod andre Gjenstande end den præparerede Riveplade og deres deraf følgende større Sikkerhed mod Ildsvaade, tillægges hertillands mindre Vægt, da de italienske Murhuse med Trapper og Gulve af Sten i og for sig ikke ere saa udsatte for Ildebrand som de nordiske Huse, der mere eller mindre bestaa af Træ. Og selv i Henseende til Sikkerhed vil det italienske Fabrikat nu kunne optage Konkurrencen med fremmed Vare, da de større Fyrstikfabriker i den senere Tid have begyndt at forsyne sit Produkt med lignende Tændsats og Riveplade som de skandinaviske Fyrstikkere.

Som nævnt i forrige Aarsberetning, har det i nogen Tid staaet paa Dagsordenen at gjøre Fabrikationen og Forhandlingen af Fyrstikker til et Statsmonopol. Dette Anliggende synes nu at nærme sig sin Afgjørelse, saavidt vides, i den Form, at Staten overdrager Koncessionen paa 15 Aar mod en vis aarlig Afgift til et Selskab, der indkøber de nuværende Fyrstikfabriker.

Hvis Sagen ordnes paa denne Maade, vil saaledes enhver Udsigt for Import af fremmede Fyrstikker for det første være udelukket.

Fiskevarer. Indførselen af tørrede Fiskevarer i Genua udgjorde i:

	1891	1888	1889	1890
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Norsk Vare . . . . .	2 539 339	5 883 595	4 748 608	4 643 799
Fransk . . . . .	50 000	526 297	419 705	435 188
Labrador . . . . .	2 050 000	4 510 263	2 417 548	2 761 704
Forenede Stater U. S. . . . .	1 107 104	522 294	2 111 461	618 957
Islandsk . . . . .	986 437	1 118 000	1 023 474	880 000
	6 732 880	12 560 149	10 720 796	9 339 648

Af den i 1891 indførte norske Vare ankom:	
i norske Fartøier . . . . .	1 995 939 Kg.
i fremmede - . . . . .	543 400 "
	<u>2 539 339 "</u>

Heraf var:

Stokfisk . . . . .	1 386 608 Kg.	1889: 3 039 198 Kg.	1890: 2 753 352 Kg.
Klipfisk . . . . .	1 152 731 "	1889: 1 709 410 "	1890: 1 890 447 "
	<u>2 539 339 "</u>	<u>1889: 4 748 608 "</u>	<u>1890: 4 643 799 "</u>

En gros Priserne for vore Fiskevarer efter de forskjellige Sorteringer stillede sig i Aarets Løb, sammenlignet med Priserne for Fisk fra andre Lande, saaledes:

	Vestre. Lire.	Fin Hol- landais. Lire.	Ordi- naire. Lire.	Finmarks- fisk. Lire.	Norsk Klipfisk. Lire.	Labra- dorfishk. Lire.	Is- landsk. Lire.	Fransk Lire.
I Aarets første 5 Maaneder gjen- snitlig . . . . .	85	70	60	60-65	55	42	49-50	-
7 Juni . . . . .	90 (gl)	70-75 (gl.)		60 (gl.)	74 (ny)	-	-	-
18 Juni . . . . .	105 (gl)			-	72 (ny)	-	-	-
1-20 Juli . . . . .	96-98	70-75		70-75	70-72	-	65-70	-
20-31 Juli . . . . .	96-97	70-75		70-75	70	-	60	-
August Md. . . . .	97 (gl.) 110 (ny)	Do.		Do.	Do.	-	Do.	-
September Md. . . . .	Do.	Do.		Do.	70-72	-	61	-
Oktober . . . . .	110 (ny)	Do.		70-75 (gl.) 88 (ny)	70	54-55	58	-
1-20 Novbr. . . . .	108	70		70 (gl.) 88 (ny)	68	52-53	55	-
21-30 Nov. . . . .	106	Do.		Do.	Do.	46	59	-
December . . . . .	100	75		68 (gl.) 80 (ny)	65	45	56	63

Alle disse Priser er for 100 Kilogram Varen ufortoldet. Escompte 3 %.

Den hersteds importerede norske Klipfisk bliver kun for en ringe Del konsumeret i selve Genua, hvor islandsk Labrador og fransk Klipfisk er den mest gjængse Artikel. Den norske Klipfisk sendes for den væsentligste Del herfra til Livorno, Ancona, Neapel og Bari. Vor Stokfisk konsumeres derimod i stor Udstrækning i Genua og Ligurien, hvorhos den under normale Forholde fornemmelig disponeres herfra til Venetien og Ancona samt Toscana og delvis til Syditalien. Finmarksfiske, der ifjor omtales som tilfredsstillende Vare, skal for den væsentligste Del være bleven konsumeret hersteds. Den første direkte Ladning af ny Klipfisk ankom i 1891 den 6 Juni, medens Stokfisk af Aarets Fangst først ankom omtrent 3 Uger senere. Sidste Aar har i mange Henseender vist exceptionelle Forholde, og Varens Disposition har derfor været temmelig uregelmæssig.

Den ringe Import af norske Fiskevarer i 1891 har selvfølgelig væsentligst havt sin Aarsag i Aarets ringe Fangst i Norge. Ved Sæsonens Begyndelse forefandtes der ikke ubetydelige Beholdninger fra foregaaende Aar, og Efterretningerne om det daarlige Fiske bidrog til, at Beholdningernes Indehavere satte Prisen op; paa den anden Side kunde de usædvanligt høje Priser baade paa gammel og ny Vare ikke blive uden betydelig Indflydelse paa Konsumtionen. Priserne vilde visselig være stegne endnu endel, hvis Varen havde været koncentreret paa færre Hænder, end Tilfældet var. Men dels vare Beholdningerne spredte, dels vil der selvfølgelig altid være en uoverstigelig Grændse for Priserne paa denne Vare, der væsentlig

konsumeres af den ubemidlede Befolkning og saaledes ikke finder Kjøbere, naar den overstiger en vis rimelig Indkjøbspris.

Det høres hersteds ikke sjelden udtalt, at de høie Priser, hvori de norske Exportører søge at holde sin Vare, i det hele er skadelig for denne Handel, og at Forholdet lettelig kan medføre, at vor Fisk vil ophøre at blive konsumeret af Arbejdsklassen og saaledes lidt efter lidt kan tabe sin Plads paa det italienske Marked, hvorfor der fra flere Sider anbefales Forsigtighed ved Prisernes Ansættelse ved Importsæsonens Begyndelse. En saadan Opfatning er selvfølgelig ikke ganske uden Grund, men synes dog ikke i nogen synderlig høiere Grad at gjælde Fiskehandelen end enhver anden Handelsbranche, der omfatter Varer, som er Gjenstand for Massekonsumtion. Ogsaa paa dette Felt vil vel i Almindelighed Efterspørgsel og Forraad være de to Monumenter, der i Længden ville regulere Priserne. De norske Exportører, der som alle andre maa finde sig i Prisnedgang, naar der paa Markedet er større Forraad end fornødt for Behovet, bør ogsaa nyde de Prisfordele, som det modsatte Forhold medfører, — alt selvfølgelig inden de Grændser, som Varens Afsættelighed i og for sig vil sætte. Skulde det imidlertid for Alvor blive forsøgt at holde Priserne over denne Maximumsgrænse, vilde denne Vare ligesaavel som enhver lignende Forbrugsartikel kunne blive truet i sin Stilling paa Markedet. Saavidt forstaaes, indeholder dog forrige Aars exceptionelle Prisforholde og ringe Forbrug ikke nogen Grund til Frygt i saa Henseende. Under regelmæssige Fangstforholde og jevnere Afskibning tør det antages, at Priserne ville regulere sig af sig selv.

Ved Betragtningen af de Omstændigheder, som skulde tilsiige større eller mindre Varsomhed ved Prisernes Ansættelse fra vedkommende Sæsons Begyndelse, er der selvfølgelig Grund til at skjelne mellem Rundfisk og Klipfisk, da den førstnævnte i Italien har et af sine Hovedkonsumtionssteder, og det herværende Marked saaledes spiller en mere afgjørende Rolle for denne Vares Afsætning i det Hele, medens derimod Klipfisken har andre betydeligt større Forbrugssteder og saaledes i det hele indtager en mere uafhængig Stilling ligeoverfor Italien.

En Omstændighed, der i de senere Aar periodisk har medført en betydelig Indskrænkning i Italiens Fiskeforbrug, er de gjentagne Gange optrædende Influenza-Epidemier, der saavel i 1890 som i indeværende Aar (1892) har bevæget den katolke Geistlighed til af hygieniske Grunde at tillade forskjellige Lettelser i Fastereglene. I Almindelighed er Fastetiden den Periode af Aaret, hvori der konsumeres mest Fisk, og det er let forstaaeligt, hvilken vidtrækkende Indflydelse en saadan Dispensation øver paa Forbruget i dette forholdsvis tæt befolkede Land.

Importen af norsk Fisk over Hull og Hamburg udgjorde i 1891 21 % af det hele fra Norge udførte Kvantum. De i fremmede Fartøier ankomne Beholdninger udgjorde i 1888 10 %, i 1889 31 % og i 1890 10½ % af disse Aars samlede Indførsel. Disse Tal indeholde en altfor betydelig Svingning til, at de i og for sig kunne siges at levere noget egentligt Bevis for, at der, som ofte anført, for Tiden er en stigende Tendents til at sende norske Fiskevarer i mindre Partier med Omladning i fremmede Fartøier i Hamburg og Hull. Men der synes dog at være ikke ringe Tilbøielighed hos herværende Kjøbmænd til at tage Varen i mindre Partier fra Norge istedenfor at søge den paa de herværende Lagre, og mange foretrække ogsaa dette paa Grund af at Fisken ofte antages at tabe sig ved Lagring hersteds. Generalkonsulatet vover i sidstnævnte Henseende ikke



at udtale nogen bestemt Formening, men tror dog, at dette Moment burde tages i væsentlig Betragtning ved eventuelle Overveielser angaaende den af og til paa Bane bragte Igangsættelse af en nogenlunde regelmæssig Exportlinie paa Italien. Det turde være utvivlsomt, at den nuværende Fiske-Import via Hamburg og Hull for den væsentligste Del vilde tilfalde en saadan Linie, og at et saadant Foretagende i ikke liden Grad vilde forøge de direkte Ordre af mindre Partier, hvorfor Linien, om Planen forøvrigt maatte vise sig realisabel og Foretagendet levedygtigt, vilde komme til at øve en ikke ringe Indflydelse paa vore Fiskevarers Forhandlingsmaade paa nærværende Marked.

En Fiskevare, som i temmelig betydelige Kvanta indføres hertil, er Tunfisk fra Spanien og Portugal. Fiske-Importen fra disse Lande var i de sidste Aar temmelig uregelmæssig, men har dog i Almindelighed ikke oversteget tilsammen  $1\frac{1}{2}$  Mill. Kg., indtil den ifjor gik op til 1 318 000 Kg. fra Portugal og 2 984 000 Kg. fra Spanien. Denne Indførsel bestaar væsentlig i Tunfisk og Sardeller. Tunfisken, der om Vinteren antages at opholde sig i Havstrækningerne mellem de azoriske og canariske Øer, viser sig hvert Aar i Slutningen af April eller Begyndelsen af Mai under den portugisiske eller spanske Vestkyst og fortsætter derfra ind i Middelhavet, hvor den fanges ved Sardinien og Sicilien og endog længere øst. Henved  $1\frac{1}{2}$  Maaned senere forlader den Middelhavet og viser sig da atter i spanske og portugisiske Farvande. De betydeligste Masser fanges dersteds, og der udrustes hvert Aar fra Genua Expeditioner for Fangst og Tilberedning af Fisken ved Etablissementer, der underholdes i Spanien og Portugal af italienske Huse. Tunfisken, der er meget stor (60—70 Kg.), tilberedes paa forskjellig Maade, men nedlægges dog for den væsentligste Del i Olie. Den falbydes i denne Form hersteds allerede ved Midtsommertid, altsaa omtrent samtidigt med de nye norske Fiskevarers Ankomst. Om hvorvidt den staar i noget egentligt Konkurrenceforhold til den norske Fisk, er Gjenstand for delte Meninger. Den er adskilligt kostbarere (omtr. 140 Lire for 100 Kg.) og konsumeres saaledes selvfølgeligt ikke i den Udstrækning af Arbejderbefolkningen som Stokfisk og Klipfisk, men da den er meget nærende, og efter de betydelige Fangstuderstninger, som hvert Aar gjøres, maa antages altid at ville indføres i stigende Kvanta, tør det hælde, at Forbruget efterhaanden vil udbrede sig ogsaa til de mindre bemidlede Klasser.

Røgesild. Af denne Artikel er der i 1891 af og til ankommet forskjellige mindre Kvanta med vore Fiskedampskibe, men Indførselen har været for uregelmæssig til at at Varen kan siges at have vundet nogen Iudgang paa Markedet. Den norske Røgesild roses altid for sin Kvalitet, men har hidtil ikke kunnet bestaa Konkurrencen med den engelske Sild, der i Detailhandelen er adskillig billigere baade paa Grund af dens ringere Kvalitet og Fiskens mindre Størrelse. En væsentlig Hindring for den norske Røgesilds Afsætning hersteds er ogsaa altid Risikoen for dens Bedærvelse i den varme Aarstid. Da intet nyt er at berette angaaende denne Artikels Indførsel og Afsætning i det forløbne Aar, indskrænker Generalkonsulatet sig til at henvise til, hvad der er udtalt i foregaaende Aars Indberetninger, væsentlig for 1888 og 1889.

Torskelevertran. Heraf indførtes der fra Norge i 1888 816 Tønder, i 1889 815 Tdr., i 1890 2 113 Tdr. Sidste Aars Indførsel dreiede sig antagelig om 1 000 à 1 200 Tdr., uden at det med fuldkommen Nøiagtighed kan angives, da de fra Toldvæsenet modtagne Opgaver ikke ere ganske ud-

tømmende. Prisen paa Torskelevertran her paa Pladsen er nu gaa noget opad, idet der betales:

a) hvid, extrafin, i Blikbeholdere med Trækasse 92 á 95 frcs. (f. A. 94 frcs.)  
 b) lys, i Træfustage . . . . . 86 „ ( — 80 „ )  
 c) brun, i Træfustage . . . . . 79 á 81 „ ( — 77 „ )  
 franco bordo Genua. 3 % Svinding. 3 Maaneders Accept.

Hvaltran. Da den norske Hvaltran ogsaa iaar er bleven indført hertil over Hull og Hamburg samt antagelig for endel over Kjøbenhavn, lader det sig vanskelig eftervise, hvor meget der er ankommet af denne Vare. Saavidt det har kunnet sees af de i Handelstidenderne indtagne Manifeste, synes der at være ankommet 150 á 200 Fade; men det er dog muligt, at der er ankommet mere. Prisen for Hvaltran er: lys, 1ste Kvalitet 53 frcs., 2den Kvalitet 52 frcs. 25 c., brun 50 frcs. 50 c.

Konserver af Fisk og Hummer. Det er fremdeles væsentlig engelske og amerikanske Konserver, som gaar mest i Handelen her og det har vist sig vanskeligt for den norske Vare at konkurrere med disse, der sælges for en betydelig billigere Pris. Der afsættes dog endel norsk Ansjos og Delikatessesild her i Genua, og det anbefales ikke at opgive Forsøget, da her er et ikke ringe Forbrug af Fiskekonserver paa Grund af den Vanskelighed, hvormed det er forbundet her at faa fersk Fisk, uagtet Stedets Beliggenhed ved Havet. I Inlandsbyerne, væsentlig Milano og Turin, skal der ogsaa være stor Efterspørgsel efter Fiskekonserver, og det vilde være af Vigtighed for vore Exportører at skaffe sig driftige Agenter i disse Byer. Udstilling af disse Varer i Milanos Handelsmuseum vilde visselig ogsaa tjene til at faa dem indført paa Markedet.

Skind og Huder. Som oplyst i forrige Aarsberetning, indførtes der til Garverierne i Milano og Turin endel norske Kalve- og Lammeskind. Denne Import kan af de i Handelstidenderne offentliggjorte Manifeste sees at have foregaaet ogsaa i Løbet af det sidste Aar, uden at det dog kan erfares, hvor stor Indførselen har været. Det er sandsynligt, at det kun har været mindre Partier, og Indførselen har neppe været større end i det foregaaende Aar, da der ankom omtr. 1 000 Kalveskind og 1 000 Lammeskind.

Ølindførsel. Som oplyst i forrige Aarsberetning, var Indførselen af Øl i de sidste Aar stadig i Fremgang, om den hele Konsumtion end i Forhold til Folkemængden maatte kaldes temmelig ubetydelig. Statistiken for Aaret 1891 viser derimod en ganske betragtelig Nedgang i Indførselen. Der indførtes saaledes:

Fra.	1886		1887		1888	
	Paa Fad. Hktl.	Paa Flasker. Stkr.	Paa Fad. Hktl.	Paa Flasker. Stkr.	Paa Fad. Hktl.	Paa Flasker. Stkr.
Østerrige .	1 189	13 433	1 427	61 830	745	35 384
Tyskland .	739	19 930	910	36 906	1 797	45 239
England .	63	9 729	18	7 473	148	6 364
Norge . .	—	—	—	—	—	—
Andre Lande	42	1 389	—	3 876	13	156
	2 033	44 481	2 355	110 085	2 703	87 143

Fra.	1889		1890		1891	
	Paa Fad. Hktil.	Paa Flasker. Stkr.	Paa Fad. Hktil.	Paa Flasker. Stkr.	Paa Fad. Hktil.	Paa Flasker. Stkr.
Østerrige .	1 595	65 812	992	48 665	63	55 048
Tyskland .	2 042	20 805	1 001	72 527	208	59 312
England .	74	9 011	47	10 443	26	8 255
Norge . .	—	—	—	—	—	1 440
Andre Lande	—	—	306	966	179	2 872
	3 711	95 628	2 346	132 601	476	126 927

Hvad der kan have bevirket denne betydelige Nedgang, lader sig ikke let eftervise, men tilfældige Omstændigheder kunne selvfølgelig ved Forbruget af en Vare, der endnu ikke har vundet større Indgang hos Befolkningen, øve en væsentlig Indflydelse. Den væsentligste Tilbagegang i Ølindførselen maa dog antages at være Aarets rige Vinhøst, der bragte Vinpriserne til at falde ganske betydeligt og saaledes gjorde de høje Ølpriser endnu mere iøjnefaldende. Af norsk Øl var der i de foregaaende Aar fremkommet endel Prøver, men disse havde først i Slutningen af 1891 Ordre tilfølgende. Begyndelsen til vor Indførsel synes derfor ikke at være faldt paa et heldigt Tidspunkt, saa meget mindre som der i December 1891 indtraadte en ganske væsentlig Forhøielse i Tolden paa Øl. Denne udgjør nu: a) den konventionelle Sats for Stater med Mestbegunstigelsestraktat Lire 3.00 (uforandret), b) Tillægstaxt 19.20 (tidligere 9.60), samlet Statstold L. 22.20 (tidligere 12.60). Dertil kommer Oktroi (Bytold), der for Genua er bestemt til L. 3.00 (uforandret), altsaa samlet Indførselstold i Genua L. 25.20 (tidligere 15.60) — alt pr. Hektoliter eller 100 Flasker. For Flaskerne, hvorpaa Ølet er tappet, betales en Told af 4 Lire pr. 100 Kg., naar de ere af Form som de her sædvanlige (nemlig Burgundertypen) og 7 Lire, naar de ere af anden Form.

I et Land, hvor Vin er saa billig, at den nydes af ethvert Individ, vil selvfølgelig en saa høi Told paa Øl virke ikke langt fra absolut hindrende mod dets Indførsel. En Flaske Øl kommer i Detailhandelen op i 1 frc. à 1 frcs. 20 cent, og Forbruget vil naturligvis være indskrænket til Personer, for hvem Prisen ikke spiller nogen Rolle. Saavidt vides, er det heller ikke til andre end de herboende Fremmede samt til Hotellerne, at Varen kan afsættes. Ikke desto mindre erfares der ogsaa i de forløbne Maaneder af 1892 at være solgt omtrent 1 700 Flasker norsk Øl i Genua. Det roses almindelig for sin gode Smag og Holdbarhed.

Fremme af vor Import i Nord-Italien. Skjønt vor Indførsel over Genua af ovenfor anførte naturlige Aarsager væsentlig er henvist til at omfatte de tre Hovedartikler Jern, Træ og Fisk, turde der visselig ogsaa være adskillige andre Varer (saasom vævede Uldvarer, finere Staalsager, Skydevaaben, Ovne, Komfurer, Porcelæn, Fajance, Glasvarer, Lamper, Møbler, chemiske Produkter, Øl, Konserver m. m.). der kunde have Udsigt til efterhaanden at vinde Indgang paa de herværende Markeder, naar der arbejdedes med Energi derfor, og der ikke veges tilbage for de Offre, som er uundgaaelige for Erhvervelsen af nye Afsætningssteder. Selve Genua er imidlertid intet større Konsumtionscentrum. Som det fremgaar af de ovenanførte statistiske Data, foregaar der over denne Plads en enorm Import, men Konsumtionen af de indførte Varer sker væsentlig andetsteds. Norditaliens største Konsumtionscentre er uden Sammenligning Milano og Turin, og det er derfor væsentlig paa disse Steder, at Forbindelser maa søges

sluttet. At finde driftige Agenter paa disse Pladse vil visselig ikke være vanskeligt. Der er saavel i Milano som i Turin etableret talrige tyske og schweiziske Agenter, der selvfølgelig af Hensyn til Sproget vilde være at foretrække som Repræsentanter for vore Exporthuse, og Generalkonsulatet vilde for sit Vedkommende gjøre sit Bedste for at tilvejebringe de Personaloplysninger, som i saa Henseende maatte ønskes.

Ved Siden af et heldigt Valg af Repræsentanter turde som et virksomt Middel til vore Produkters Indførelse paa Markedet ogsaa nævnes Udstilling af Prøver i Milanos Handelsmuseum, hvis Direktion har erklæret sig villig til at modtage saadanne ved Generalkonsulatets Mellemkomst, idet den har anmodet om, at de eventuelt udstillede Prøver maa være ledsagede af Prisopgaver (cif. Genua) samt for chemiske Produkters Vedkommende af Analyse. Prøverne kunne fremsendes direkte under Adresse: Museo commerciale, Via S. Marta 16, Milano. Forinden Afsendelsen bør dog Genuas Generalkonsulat underrettes derom, for at det Fornødne kan blive iagttaget ligeoverfor Direktionen. Den ovenfor omhandlede gunstige Begyndelse for Indførsel af skandinavisk Træmasse og Cellulose skyldes visselig for en væsentlig Del et heldigt Valg af Agent i Milano samt den i Musæet foranstaltede Udstilling af Prøver.

Udførselsartikler fra Genua. Som det fremgaar af de ovenfor anførte statistiske Opgaver, spiller Udførselen herfra ingen betydelig Rolle i Forhold til Importen, og særlig er der ingen større Udførsel til de forenede Riger. Der er dog enkelte Artikler, som jævnlig efterspørges fra norske og svenske Huse, og Generalkonsulatet skal derfor hidsætte vedkommende Exportfirmaer og deres Adresser:

Vin: Filippo Lavagnino, Fratelli Beccaro, Bovone Raffaele di Matteo, Bovone Giuseppe di Matteo, Canepa e Soci, Bartolomeo Pittaluga, Luige Laborel Mellini (Toscanske Vine, Chianti, Montepulciano), samtlige i Genua. G. e C. Fratelli Cora, Turin, Martini Rossi & Cia., Turin, Freund Ballor & Cia., Turin, Francesco Cinzano, Turin, Fratelli Gancia & Cia., Canelli, Turin, væsentlig Exportører af de i Piemont producerede Asti-Vine, (mousserende).

Olie. Andrea Croce & Cia., Via Assarotti, — Bossaglia Dco., piazza Raibetta 2, — Ottone Giorgio, piazza Pelliceria 6, — Parpaglioni Luigi, via Vittorio Emanuele 2, — Tomaso Moro, piazza De Marini 4, — samtlige i Genua.

Candiserede Frugter og Sukat: Ferro Fratelli & Casanello Piazza De-Ferrari 42, — Gismondi Fossati & Cia. via Roma 11 — Klainguti Fratelli, Piazza Soziglia 10, — Pietro Romanengo fu Stefano, via Soziglia, — Vedova Romanengo, via degli orifici 144.r, — Francesco Segalerba, piazza De-Ferrari 32, samtlige i Genua.

Kraftfoderstoffer. (Arachides-, Sesam- og Coprahkager) exporteres herfra af Firmaet Scerno Gismondi & Cia., Via Luccoli. Den væsentligste Export foregaar til Tyskland, Schweiz og Frankrige. Der udføres dog ogsaa adskillige Partier til de skandinaviske Lande. Til mulig Veiledning for svenske og norske Huse, der maatte bestille denne Vare hersteds, finder Generalkonsulatet at burde gjøre opmærksom paa, at der vides at være opstaaet Vanskeligheder derved, at de herfra rekvirerede Forsendelser ikke have kunnet effektues til bestemt Tid, hvortil Aarsagen formentlig har været at søge i altfor stærk Efterspørgsel. De indtrufne Tilfælde turde indeholde et Vink om Nødvendigheden af at gjøre Bestillinger saa lang Tid i Forveien som muligt.

**Stry.** Giovanni Durante, Fabrikant og Exportør, Adresse Prà (en liden By omtrent 20 Kilometer vest for Genua).

**Svamp** (italienske, græske og amerikanske Vadskesvampe i forskellige Kvaliteter). Va Co Barnel, Via Molo 25, Genua.

**Sardinsk Korketræ:** 1) Brignardello & Origone, 2) G. B. Mossa, 3) B.meo Sanguineti & Figli, samtlige i Genua.

**Marmor:** G. B. Calegari, via Colomeo 27-r, Achille Canessa, piazza S. Siro 9-r, Fabbri Bartolomeo & Agrone, via Colombo vico della Gazella 9, Vedova Bianchetti Pignone, via all' Albergo dei Poveri 3-r, samtlige i Genua.

**Silke:** Ardizzoni & Cia, via Roma 8, Fabbrica Comense, via Soziglia, Angolo piazza Campetto, begge i Genua, Enrico Cramer & Cia, Milano, Antonio F. Frizzoni i Bergamo.

**Silketæpper, Silkegardiner og Portiører, Silkesjaler, Specialforretning for Forsendelser pr. Pakkepost med Efterkrav, Enkefru Laura Lindholm, Via Corsica 3, Genua.**

**Affaldsgarn fra Bomuldsspindierne til Anvendelse som Pudsegarn for Maskiner:** 1) Staub, Guyer & Spitz i Cornigliano (Ligure) og 2) Eugenio Bühl, Milano.

**Kunstgjenstande af indlagt Oliventræ:** Signora Bello Caetti, Galleria Mazzini, 1—3, Genua.

**Koraller og deraf forarbejdede Smykker:** 1) John Arfwedson, Via al Porte reale 2, 2) Rafaele Costa & Cia., Via Giulia 17 int 2, begge i Genua.

**Pengevæsen.** Kursen paa italienske rentebærende Statspapirer (Rendita Italiana), der i 1890 havde bevæget sig mellem 94 og 98,50, stod i 1891 adskilligt lavere, idet Maximum ikke oversteg 96, medens Minimum var 90. Henimod Aarets Slutning steg Kursen atter endel og stod 31 Decbr. i 94<sup>1)</sup>. Denne Kurs er i og for sig at betragte som temmelig høi i Sammenligning med Aktier i Landets fornemste Kreditanstalter og Jernbaner, hvilke samtlige, og væsentlig Bankaktierne, under det hele Aar 1891 vare temmelig trykkede. Den Tillid, som hertillands, uagtet de mindre gode Tider, i den sidste Tid har været vist de rentebærende Statspapirer, og som har fundet sit Udtryk i en forholdsvis høi Kurs, synes imidlertid til en vis Grad at maatte forklares ved den almindelig raadende Ængstelse ligsoverfor andre Former for Kapitalanbringelse.

Kursen paa Guld holdt sig i den største Del af 1891 omtrent paa samme Niveau som det foregaaende Aar, nemlig mellem 1 % og 2 %, men udover Høsten var der en betydelig Stigning, og Guldagioen gik i November op til 3 % og derover, en Kurs, der — uagtet en momentan Synken i December ned til 1 % — fremdeles ikke alene har holdt sig, men endog er gaaet betydelig høiere op<sup>2)</sup>. Aarsaagen til den stigende Agio maa for en væsentlig Del søges i de gennemgaaende lidet gunstige Vilkaar for de italienske Statspapirers Afsætning paa fremmede Pengemarkeder og specielt i Frankrige. Som bekendt, befinder imidlertid de for den italienske Statsgjæld udstedte Papirer sig for en betydelig Del paa udenlandske Hænder, og Forpligtelsen til efterhaanden at indløse disse i Guld maa selvfølgelig altid virke trykkende paa det italienske Pengemarked.

1) For nærværende 92,20 %. 2) For nærværende 3,60 %.

Som nævnt, var der i forrige Aar en fortsat Nedgang i Prisen paa Bankaktier, og Udsigten til Bedring i denne Henseende synes ikke at være forøget i den sidste Tid, da betydelige italienske Pengeinstituters Ressourcer i høi Grad lide under Trykket af den Risiko, som er forbunden med Overspekulation i de i Rom og Neapel iværksatte Byggeforetagender og Indkjøb af Landeieendomme, hvilke have vist lidet heldige Resultater.

Efter i nær to Aar at have staaet i 6 % gik Bankdiskontoen i Setember 1891 ned til  $5\frac{1}{2}$  %, og de Rater, som vare bestemte for Laanemarkedet paa de forskjellige Steder af Landet synes at burde have berettiget til en end yderligere Reduktion. Særlig i Genua var Penge temmelig billige, endog under 4 %, men samtidigt vare Laangiverne yderst tilbageholdne, saa at Handelen saaledes for sit Vedkommende i det heletaget ikke kan siges at have nydt synderlig Fordel af den betydelige uanvendte Kapital, som trods følelige Tab og den i mange Forholde indtraadte Stagnation ikke desto mindre for Tiden forefindes hersteds.

I Foraaret 1891 indstillede, som indberettet ved Generalkonsulatets Skrivelse af 24 April s. A., et Par herværende Bankierhuse sine Betalinger, hvilket, uagtet disse Firmaer ikke hørte til de største, dog medførte nogen Uro i kommercielle Kredse, væsentlig paa Grund af Frygten for videre Forviklinger, saa meget mere som Genua i lang Tid har været forskaanet for deslige Uheld. De indtrufne Betalingsindstillinger gav Anledning til, at mange ukorrekte og overdrevne Beretninger kom i Omløb, men den derved fremkaldte Uro var dog af forbigaaende Art, og den almindelige Tillid vendte snart tilbage.

Udvandring og Arbejderforholde. Der foregaar fremdeles over Genua en temmelig betydelig Emigration. I 1891 afreiste der saaledes til:

Argentina	Uruguay	Brasilien	Nordamerika	Mexiko	Tilsammen.	
15 952	2 370	a) Rio Janeiro 110 566	b) Santos 8 597	730	687	138 902

hvoraf 119 038 overførtes i italienske Skibe. Af de over Genua afreiste Emigranter var 132 728 Italienerne. De Landsdele, der kontribuerer stærkt til Emigrationen, er Veneto og Lombardiet. Af Udvandrerne vare 103 585 Voxne og 35 317 Børn samt 91 829 af Mandkjøn og 47 073 af Kvindekjøn. Af de udvandrede voxne Mandfolk udgjorde 65 % Bønder og Jordarbejdere, 13 % almindelige Arbejdere, 4 % Murere og Tømmermænd, 10 % andre Haandværkere, 2 % Tjenestefolk, 2 % Handelsbetjente, 3 % Fabrikarbejdere, 1 % Mænd af andre Stillinger. Med Hensyn til de til Udvandringen tilveiebragte Midler, lader det sig paavise, at

20 576	selv havde betalt sin Reise,				
3 177	reiste med Billet, betalt af tidligere udvandrede Slægtninge og Venner,				
10	—	—	—	—	af den argentinske Regjering,
114 739	—	—	—	—	af den brasilianske Regjering,
400	—	—	—	—	af private Spekulanter.

Der vendte imidlertid ogsaa tilbage fra Amerika et ganske betydeligt Antal Udvandrere, nemlig fra

Argentina	Uruguay	Brasilien	Andre Stater i Sydamerika.	Nordamerika	Tilsammen
37 532	6 961	13 177	38	3 734	61 442
Heraf var 54 184 Voxne og 7 258 Børn samt 52 283 af Mandkjøn og					

9 159 af Kvindekjøn. Selvfølgelig var heraf en betydelig Del, der kun midlertidigt vendte tilbage i Forretningsanliggender eller paa Familiebesøg, men det forholdsvis store Antal Børn, der findes blandt de tilbagevendende Emigranter, synes dog at tyde hen paa, at der ogsaa var talrige Familier, som havde til Hensigt atter at nedsætte sig i Fædrelandet.

Den væsentligste Aarsag til den stærke Udvandring er naturligvis at søge i Landbefolkningens kummerlige Kaar. De færreste Bønder ere Selveiere, og Dagarbeidernes Løn, der varierer endel i de forskellige Provinser, er gennemgaaende meget lav. Uagtet Befolkningens overordentlige Nøisomhed og de faa Fornødenheder, en italiensk Arbejder har i Sammenligning med, hvad der tiltrænges i Lande med strengere Klima, virker dog naturligvis Udsigten til bedre Fortjeneste paa den anden Side af Havet tiltrækkende og mange skaffe sig vistnok ogsaa der en bedre Stilling. De ikke faa Tilfælde, hvori Udvandrerne sørge for at faa sine hjemmeverende Slægtninge og Venner efter ved at betale deres Overreise, tyder ogsaa hen paa, at mange finde god Fortjeneste i sit nye Hjem og kunne lægge noget tilside. Det er selvsagt, at der blandt det betydelige Antal Re-Immigranter findes særdeles mange, der komme tilbage med skuffede Forhaabninger, men det forsikres dog, at der ogsaa er en stor Del, der alene kommer tilbage for at hente sin Familie og sine Slægtninge, eller som i Amerika have erhvervet sig nogen Velstand og derfor med sine opsparede Midler atter ville etablere sig paa sine Hjemsteder.

Norditaliens Arbejder- og Landbefolkning er gennemgaaende sparsommelig, til det yderste nøisom og ædruelig. Forbruget af berusende Drikke er meget ringe, og den Vin, som nydes til Maaltiderne, er for det meste en ganske let Landvin.

Uagtet den i mange Forretningsbrancher i den sidste Tid stedfundne Stagnation og de deraf følgende vanskelige Forholde for Arbejderbefolkningen her i Ligurien har der i den sidste Tid dog ikke hersket nogen betydelig Nød og er heller ikke opstaaet nogen Uroligheder blandt Arbejderbefolkningen. I saa Henseende haves en udmærket Støtte i de i Genua og Omegn bestaaende Cooperativ-Foreninger til Fremme af industriel Produktion samt i vel organiserede Understøttelsesselskaber til Afhjælpelse af momentan Nød og Arbeidsløshed, hvilke sidste dog paa den anden Side ikke vides for sit Vedkommende i den sidste Tid at have befordret frivillige Arbeidsnælgelser. Blandt de her i Egnen oprettede Cooperativ-Foreninger fortjener at nævnes den i Sampierdarena bestaaende Società cooperativa di produzione, en Forening af Kobbersmede og Kjedelarbejdere, der med en indbetalt Driftskapital af noget over 100 000 Lire i sidste Aar, hvorfor Regnskab er bekendt, skal have givet en Nettogevinst af omtrent 28 000 Lire. En stærkt udpræget Associationssans har ogsaa befordret Oprettelse af Forbrugs-Foreninger (Società Cooperative di Consumo)\*) samt Selskaber for Ind-

\*) De overordentlig høie Priser paa Livsfornødenheder have ogsaa foranlediget de herværende offentlige Funktionærer til at slutte sigsammen i en cooperativ Forbrugsforening for Levering af almindelige Konsumtionsartikler, saasom Fedevarer, Mel, Kolonialvarer, Vin, Brænde og Belysningsstoffer m. v. Denne Forening har nydt en overordentlig Fremgang og har allerede syv Udsalgssteder i de forskellige Bydele. Medlemmerne bestaar for det meste af mindre civile og militære Funktionærer. En Aktie koster 30 Lire og kan indbetales med en Tiendedel pr. Maaned. I hvilket Omfang denne Forenings Udsalgssteder ere søgte saavel af Medlemmer som af andre, viser Aarets sidste Regnskab, der har givet Aktionærerne en Dividende af 9 pCt, uagtet Varerne ifølge Foreningens Formaal leveres med en forholdsvis liden Avance og under enhver Omstændighed meget billigere end i andre Magaziner.

retning af billige Arbejderboliger (Società per la Costruzione di case economiche), en Art Selvbyggerforeninger, der have til Formaal efter en vis Tids Forløb at gjøre Medlemmerne til Eiere af sine Bdliger. Til Udnyttelse af de overordentlig kostbare Byggegrunde bygges alle Huse her meget høie, ofte 8 à 9 Etager, og det er derfor meget almindeligt, at et og samme Hus har flere Eiere, og man ser ofte en Etage eller en enkelt Bekvemmelighed udbudt tilsalgs. De omhandlede Arbejderboliger bestaar derfor aldrig, som ved adskillige Selvbyggerforeninger i Norden, af Smaahuse, men ere store kasernelignende Bygninger, der efterhaanden som Aktierne afbetales, have ligesaa mange Eiere som der er Boliger.

Sundhedstilstanden var i 1891 tilfredsstillende, og der har i det hele Aar kunnet udfærdiges rene Sundhedspas. I Vintertiden var vistnok Nord-Italien, ligesom i de foregaaende Aar, hjemsogt af den overalt mere eller mindre udbrudte Influenza-Epidemi, men denne har dog ikke medført nogen større Fare.

Svenske og norske Firmaer i Genua. Arfwedson, John, Agenturforretning fornemmelig i Træ- og Jernvarer samt Fisk. Via al Ponte reale 2. Bødtker, Axel, Import af Fiskevarer. Agentur. Via Balbi 29. Mowinkel, F. W. Agenturforretning, fornemmelig Fiskevarer og Trævarer. (Piazza Pelliceria 5). Trumpy, H. Agentur- og Speditionsforretning (Via Fossatello 16).

Afmønstringer og Paamønstringer. Der er i 1891 afmønstreet fra norske Fartøier 44 Mandskaber. Paamønstreet norske 59 Mandskaber. Der anmeldtes 9 Rømningstilfælde, hvoraf 8 fra de norske og 1 fra de svenske Fartøier.

Sammenkomster og Læseværelser for svenske og norske Sømænd. De i tidligere Aarsberetninger omhandlede Sammenkomster for vore Sømænd med Foredrag og Oplæsning af vækkende, belærende og underholdende Art have ogsaa været fortsatte i 1891, hvorhos der fra Sømandsmissionen i Bergen har været modtaget Gaver til Uddeling blandt vore Sømænd ved Juletræfest, foranstaltet af Generalkonsulen. Sammenkomsterne have været afholdte i den skotske Havnemissions nyopførte Bygning. I samme findes — foruden en større Samlingssal — tillige indrettet Læseværelser for Kapteiner, Styrmand og Mandskaber, hvortil Bestyrelsen efter Forhandling med nærværende Generalkonsulat nu ogsaa har givet vore Fartøiers Kapteiner, Officerer og Besætninger Adgang. Foruden den skotske Havnemissions Imødekommenhed skyldes dette Arrangements Istandbringelse for en væsentlig Del den norske Sømandsmissions Bestyrelse, der velvillig har stillet et Beløb til Disposition til Bestridelse af et mindre Bidrag til Lokalernes Vedligeholdelse samt til Abonnement paa Tidender, forsaavidt saadanne ikke kunne tilveiebringes ved privat Velvillie.

Generalkonsulatets Kontor: Corso Paginini 64.

Det statistiske Materiale. Ved Indgivelse af nærværende Indberetning tillader Generalkonsulatet sig at nævne den overordentlige Vanskelighed, hvormed det her er forbundet at erholde et for en Aarsberetning fornødent statistisk Materiale af tilstrækkelig Paalidelighed, hvilket ikke alene i høi Grad besvælgiggjør Arbeidet, men ogsaa uundgaaelig forsinker Indberetningens Afgivelse.

**Harald Asche.**



## Honolulu.

Der ankom 5 norske Seilskibe, dr. 4 089 Tons med Ladning fra fremmede Steder. Bruttofragt Kr. 92 028. Der afgik til fremmede Steder 3, dr. 3 738 Tons. Erlagte Konsulatafgifter \$ 66.98. 4 norske Søfolk paamønstredes, 2 afmønstredes.

Af svenske Skibe ankom 3, dr. 2 654 Tons.

### *Aarsberetning dateret 4de Mai 1892.*

Den samlede Export af indenlandske og fremmede Varer var i 1890 \$ 13 282 729 og i 1891 \$ 10 395 788 og Importen i 1891 \$ 7 439 482 og i 1890 \$ 6 962 201. I 1891 oversteg Exporten Importen med \$ 2 956 306.

Den meste Handel foregik som tidligere med de forende Stater, paa hvis Part der af en Handelsomsætning til Værdi \$ 17 698 270 falder \$ 15 490 557 eller 87 $\frac{1}{2}$  %. De fornemste Udførselsartikler var i 1891: Sukker 274 983 580  $\mathcal{F}$ , Ris 4 900 450  $\mathcal{F}$ , Huder 26 427 Stkr., Bananer 116 660 Bundter, Uld 97 119  $\mathcal{F}$ , Gjedeskind 7 316 Stkr., Talg 27 225  $\mathcal{F}$ , Sirup 55 845 Gall., Betelblade 185 Kasser, Kaffe 3 051  $\mathcal{F}$ , Faareskind 7 100 Stkr., Guano 1 217 Tons.

Udførselen af Sukker er fremdeles den vigtigste og overgik den i 1890 med 15 185 118  $\mathcal{F}$ . Det er det største Kvantum Sukker, der nogensinde er blevet produceret og udført herfra; men sammes Værdi er aftaget fra \$ 12 159 585 i 1890 til \$ 9 550 537 i 1891.

Følgende Artikler udviser en aftagende Export: Ris, Huder, Uld, Kaffe og Sirup; alene Bananer udviser en Forøgelse af ca. 20 000 Bundter.

Under hawaiiisk Flag er der i 1891 registreret 51 Fartøier, drægtige 13 429 Tons.

Til de hawaiiiske Øer ankom i 1891 310 Fartøier, dr. 284 155 Tons, hvoraf 8 svenske og norske, 11 tyske, 25 hawaiiiske, 34 britiske, 224 amerikanske. Af de nævnte Skibe gik til de forenede Stater 232, Australien og New-Zealand 15, China og Japan 20, Britisk Columbia 10, Stillehavs-øerne 13, andre Stillehavshavne 20, Europa 1. 17 Hvalfangere, dr. 4 871 Tons anløb Øerne.

Øernes Befolkning tiltog i 1891 med 4 965, fordetmeste Japanesere.

Den for Handelen utvivlsomt vigtigste Begivenhed i 1891 var Mc. Kinley Tarifikstens Ikrafttræden i de forenede Stater fra den 1ste April. Ved at ophæve Tolden paa Sukker fra samtlige sukkerproducerende Lande, ødelagde denne Akt de Fordele, hidtil exceptionelle, som de hawaiiiske Plantere nød. Overalt paa Øerne anspændte man sig til det yderste forat afsende Aarets første Høst, saaat de gamle Priser kunde opnaaes før den skjæbnsvangre 1ste April. Et uhørt stort Kvantum Sukker blev sendt til San Francisco i de første tre Maaneder af Aaret, idet tre engelske Dampskibe paa en Uge indtog 13 000 Tons, medens Exporten i dette Fjerdingaar beløb sig til 50 000 Tons. Virkningen af denne nye Tarif, uagtet den berøvede Hawaii omtrent to Femtedele af de Fordele, det tilkom ifølge Reciprocitetstraktaten, har imidlertid ikke afskrækket nogle af vore mest energiske Borgere fra at indlade sig paa nye Foretagender, nogle endogsaa af et hidtil uhørt Omfang. Det af disse Foretagender, der først kommer til Fuldførelse er Ewa Plan-

tagen paa denne Ø. Takket være de af „the Oahu Railway and Land Co.“ tilstaaede Lettelser, er der allerede blevet plantet 1 100 Acres Sukkerrør, med Udsigt til 1 500 eller mere til næste Høst. Plantagekompaniet har Fordelene af en hidtil udyrket Jordbund af enestaaende Frugtbarhed. Det har anlagt artesiske Brønde og Reservoirer, der sikrer det en i Virkeligheden ubegrændset Vandforsyning, det mest fuldkomne Diffusionsapparat, der nogensinde er blevet anbragt i dette Land, og Jernbanen kommer til at føre Produkterne ligefra Møllen til Fartøjet uden Omlastning.

Af endnu større Omfang er den store Plantage Makaweli i Kauai. Denne er endnu ikke naaet til Fuldførelse, undtagen med Hensyn til Vandforsyningen, men man driver af al Kraft paa med Pløining, Plantning, Rydningsarbejder og Spørlægning.

Et andet betydeligt Foretagende, der allerede begynder at være frugtbringende, er det nye Hotel paa Kanten af det virksomme Krater Kilanea. Her, i et behageligt og sundt Klima, kan den Reisende, med alle de Bekvemmeligheder, som et første Klasses Hotel byder, betragte fra Vinduerne eller ogsaa gaa ned i selve Krateret og se det vidunderligste Syn af en i Virksomhed værende Vulkan, der findes i Verden.

Under en liberal og oplyst Ledelse har Oahu Jernbanen vist sig at være til Gavn for Honolulu Indbyggere og for Øens Beboere i Almindelighed.

Byggetomterne paa den vordende „Pearl City's“ Grund er blevne solgte til gode Priser, især paa den smukke Halvø, der springer frem i „Pearl Harbors“ stille og dybe Vand. Grunden er hurtigt blevet opkjøbt, og man er begyndt at bygge. Blandt andre nye Foretagender, der er paabegyndt i 1891, bør nævnes „the Hawaiian Tea & Coffee Co. limited“. Flere private Personer har anlagt Kaffeplantager, saavidt skjønnes med al Udsigt til Fremgang. Frugtavlens, især Ananas- og Citrondyrkingen, har tiltrukket sig Opmærksomhed, og Vindyrkingen er i afgjort Tiltagen.

Man har ogsaa taget fat paa Ramiedyrkingen, og andre lignende Industrier tegner til at skulle forøge Antallet af Øernes Produkter.

En Muddermaskine er i Arbejde paa Baren ved Indgangen til Honolulu Havn. Naar dette store Arbejde er tilendebragt, bliver det uden Tvivl det vigtigste Foretagende, der nogensinde er udført her paa Øerne. Indseilingen til Honolulu Havn, der nu neppe er 22 Fod dyb, vil blive opmudret til en jevn Dybde af 30 Fod, hvilket vil tillade de store Panserskibe, der besøge Øerne, at seile ind i Havnen, ligesom de store Oceanfarere, der seile paa China og Japan, og som nu maa optage og afsætte Passagerer udenfor Baren ved Hjælp af mindre Dampfartøier og Bugserbaade; og naar det engang bliver bekjendt, at Havnen er tilgængelig, vil der komme i Gang nye Linier fra Veststaterne, fra Vancouver, fra Mexico og i sin Tid fra Nicaragua Kanalen, til Fordel for alle Parter.

H. W. Schmidh.

---

Indhold: Antwerpen Side 423. — Genua Side 432. — Honolulu Side 453.

# Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler  
for 1891 m. M.,

No. 12.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1892.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co. Subskriptionspris 2 Kroner Aaret  
og for Udenbysboende Porto 20 Øre.

## Uddrag af Beretning fra Konsulent G. Tandberg om Undersøgelse angaaende Export af norske Faar til Frankrige, dateret Newcastle 20 Juni 1892.

Den 1ste Jan. f. A. udgjorde Frankriges Faarebesætninger ca. 22 Millioner Stkr., og under saa gunstige Forholde som her kan den aarlige Nedslagtning sættes til 40 % eller henved 9 Millioner. Dette er dog ikke nok for Behovet, idet der indførtes f. A. 1.2 Million levende Faar og 30 Mill. Kg. Kjød. Konverteres dette til levende Faar, idet et saadant regnes til 20 Kg. Sl. vægt, gjør dette 1.5 Million Dyr, altsaa tilsammen indført 2.7 Millioner eller m. a. Ord Indførselen af Faar og Faarekjød udgjør omtrent  $\frac{1}{4}$  af Behovet. Jeg skal her efter „Documents Statistique sur le Commerce de la France“ hidsætte Indførselsmængderne af Faar og Kjød for de 3 sidste Aar samt Kilderne hvorfra det er hentet.

### Indførsel til Frankrige af levende Faar:

		1889	1890	1891
Fra Tyskland . . . . .	Stkr.	206 419	"	225
" Italien . . . . .	"	18 681	17 351	16 323
" Østerrige . . . . .	"	57 435	11 043	
" Alger . . . . .	"	992 510	975 902	931 096
" Tunis . . . . .	"	72 407	136 034	749
" Andre Lande . . . . .	"			202 468
Tilsammen		1 347 451	1 140 330	1 150 861
Værdi i Francs*)		56 592 984	36 676 320	37 822 305

### Indførsel til Frankrige af Kjød\*\*)

		1889	1890	1891
Fra Belgien . . . . .	Kgr.	2 713 751	3 588 267	6 413 887
" Tyskland . . . . .	"	8 026 374	12 232 941	11 904 083
" Østerrige . . . . .	"	4 540 742	7 042 214	7 827 334
" Sveits . . . . .	"	1 515 876	417 772	484 701
" Argentinske Republ. . . . .	"	599 570	1 245 434	1 913 574
" Andre Lande . . . . .	"	111 202	364 711	1 009 026
Tilsammen		17 507 515	24 891 339	29 552 605
Værdi i Francs*)		28 362 174	41 568 535	49 352 850

\*) 1 Franc = Kr. 0.72.

\*\*) Næsten altsammen Faarekjød.

Af de under „andre Lande“ opførte 202 468 Faar f. f. A. kom ifølge private Meddelelser 126 000 fra Rusland og 28 000 fra Sydamerika (den Argentinske Republik). Disse to Lande har i de sidste Par Aar optaget Exporten af Faar til Frankrige, og det er rimelig, at den vil vedblive efter en stigende Maalestok. Forøvrigt viser det sig af Tabellen, at den langt overveiende Del af Faarene kommer fra Algier, der kan betragtes som en Del af det franske Rige, medens det slagtede Kjød hovedsagelig kommer fra Tyskland, Østerige og Belgien.

Imidlertid er det sandsynlig, at der i en nærmere Fremtid vil blive større Forandringer i den franske Indførsel af Faar og Faarekjød, saa Tabellerne allerede til næste Aar vil faa et betydelig forandret Udseende. For det første vil rimeligvis Landet selv noget stærkere end hidtil lægge sig efter Faareavl for at dække noget af det store Underskud, men som med alle Bevægelser inden et Lands Jordbrug vil dette gaa langsomt. Større Resultater tør ventes af de nys foretagne Forandringer i Toldsatserne. Indtil 1ste Febr. d. A. var Tolden paa slagtet Faarekjød 3 Frc. pr. 100 Kg. og paa levende Faar Frc. 15.50, ligeledes pr. 100 Kg. Efter den nævnte Dato blev Tolden paa Faarekjødet hævet til 32 Frc. pr. 100 Kg. medens den for de levende Dyrs Vedkommende blev uforandret. Aarsagen til denne Forandring var hovedsagelig den, at der i Tyskland og Ungarn var oprettet store Slagterier, fra hvilke Kjødet sendtes til Markedet i Paris, medens man fandt det fordelagtigere at faa henlagt den hele Slagteribedrift til Landet selv. Følgen af dette vil rimeligvis i en meget nær Fremtid vise sig i en stærk Forøgelse af de indførte levende Dyr, og en omtrent tilsvarende Tilbagegang i Importen af Faarekjød. M. a. Ord der vil i Frankrige blive et stigende Begjær for levende Faar fra Udlandet, hvilket allerede har begyndt at gjøre sig gjældende.

Som nævnt er Paris det største Faaremarked i Frankrige, idet allene dertil var aarlig ført 1 Million levende Faar, foruden hvad der tilførtes af slagtede Dyr. Private Forretningmænd meddelte dog, at der nu trængtes ugentlig ca. 40 000 Stkr., hvilket altsaa udgjør det dobbelte Antal af det nævnte. Uoverensstemmelsen er rimeligvis at søge i den hindrede Tilførsel af ferskt slagtet Faarekjød, og vi kan altsaa gaa ud fra, at der ugentlig trænges 20—40 000 Stkr. Der afholdes 2 Markeder nemlig et større om Mandagen og et mindre om Torsdagen, og ved disse foregaar Handelen ved Kommissionairer, som beregner sig 1—1½ % af Bruttobeløbet for deres Arbeide.

Der er den Eiendommelighed ved Markedet i Paris, at der forlanges et lidet og ikke fedt men alligevel kjødfuld Faar. Man søger altid Gjennemsnits Slagtevægt saa nær 20 Kg. som mulig; falder denne under 18 Kg., bliver der Nedslag i Prisen, og ligesaa hvis den stiger over 23 Kg. Hvad der i Parisermarkedet af Faar er anset for finest vil i et engelsk Marked neppe komme over 2den Klasses Vare og omvendt. De større og federe Faar sælges fordelagtigere i flere af de nordfranske Provindsmarkeder. Ved hver Markedsdag i Paris inddeles de fremsendte Dyr i 3 Klasser, og der sættes en officiel Notering for hver af disse. I Gjennemsnit for f. A. var denne for 1ste Klasse Kr. 1.48, 2den Kl. 1.36 og 3die Kl. 1.21 pr. Kg. Slagtevægt i levende Dyr. Dette er rimeligvis de høieste Priser, som betales i noget europæisk Marked for Faar, men Udgifterne er ogsaa store, især for de udenlandske Dyr, idet der maa betales en betydelig Told nemlig Kr. 11.16 pr. 100 Kg. lev. Vægt. Gaar vi saa ud fra, at Slagtevægten er netop den halve af Levendevægten, saa udgjør Tolden 22.3 Øre pr. Kg. Kjød. De øvrige Udgifter er: Landing i Dunkirken Frc. 0.15 = Kr. 0.11, Veterinærinspektion Frc. 0.10 = Kr. 0.07, Tælling Frc. 0.10 = Kr. 0.07, Fragt pr. Jernbane til

Paris Frc. 0.75 = Kr. 0.54, Aflæsning Frc. 0.05 = Kr. 0.03, Foder 2 Dage Frc. 0.35 = Kr. 0.25, Markedsafgift Frc. 0.32.5 = Kr. 0.23, Driverløn Frc. 0.12.5 = Kr. 0.09 og Kommission Frc. 0.50 = Kr. 0.36. Tænker vi os nu, at der indkøbes Faar i Norge og at disse afsendes i hele Dampskibsladninger til Paris over Dynkirken, saa vil Udgifterne pr. 1 000 Stkr, antagelig stille sig omtrent saaledes:

Udg. ved Indkjøb og Afskibn. i Norge . . . . .	Frc.	1 390	=	Kr.	1 000
Fragt og Foder Norge—Dunkirken . . . . .	"	3 500	=	"	2 520
Told i Dünkirken . . . . .	"	6 200	=	"	4 464
Landing og Overførsel til Jernb. . . . .	"	150	=	"	108
Veterinærinspektion . . . . .	"	100	=	"	72
Tælling (Statistik) . . . . .	"	100	=	"	72
Fragt til Paris . . . . .	"	750	=	"	540
Aflæsning . . . . .	"	50	=	"	36
Foder 2 Dage . . . . .	"	350	=	"	252
Markedsafgift . . . . .	"	325	=	"	234
Driverløn . . . . .	"	125	=	"	90
Kommissionair . . . . .	"	500	=	"	360

Tilsammen Omkostn. Frc. 13 540 = Kr. 9 784

altsaa Udgifter fra og med Indkjøbet i Norge indtil Salget har fundet Sted i Paris henved Kr. 10.00 pr. Stk., hvilket er omtrent det dobbelte af Udgifterne under velordnede Forholde ved Forsendelse til England.

Medens man for de fleste Udgiftsposters Vedkommende kan paa Forhaand bestemme dem temmelig nøjagtig, er dette ikke Tilfældet med alle; saaledes har jeg helt skjønsmæssig anslaaet Udgifterne ved Indkjøbet i Norge og Ombordbringelsen i Exportskibet tilligemed Veterinærinspektionen til 1 Kr. pr. Faar, hvilket under meget velordnede Forholde er overflødig men ogsaa kan blive knapt, især hvis Indkjøbet skal foregaa i mindre Partier spredt omkring i Distrikterne. Til Fragten er anslaaet Kr. 2.52 pr. Faar, hvori er indbefattet Fodring ombord. Dette vil formentlig være fuldt tilstrækkelig, naar der kan paaregnes fulde Dampskibsladninger, der kan indtages paa et eller et Par nogenlunde bekvemme Steder.

Indtægterne derimod er vanskeligere at bestemme, især saa længe Kvaliteten er ganske ukjendt i det franske Marked. Jeg fik dog det Indtryk, at man i Paris fortrinnsvis ønsker Faar af den Vægt og Fedme, som vi om Høsten kan skaffe dem, nemlig en Vægt af ca. 20 Kg. slagtet, og medens de har maattet fedes efter Ankomsten til England, vilde dette neppe blive nødvendig i Frankrige. Er de derfor, som jeg antager, tjenlige for Markedet i Paris, burde man kunne paaregne en Pris af Frc. 1.70 pr. Kg., = Kr. 1.22.4 For 1 000 Faar à 20 Kg. vilde dette bringe en Bruttoindtægt af 24 480 Kr., og trækkes herfra de forannævnte Udgifter 9 748 skulde der som Nettopris fremkomme Kr. 14 732. Imidlertid maa herfra endnu trækkes en passende Godtgjørelse til Handelsmanden for hans Arbeide og Resiko, og Beløbet bør formentlig nedsættes til Kr. 13 000, altsaa en Indkjøbspris af Kr. 13.00 pr. Stk. for Faar med Slagtevægt 20 Kg. eller ca 32.5 Øre pr. Kg. Levendevægt. Dette er noget lavere end for Exporten til England betalte Faarepriser, men disse vilde ogsaa iaar blive lavere end de nærmest foregaaende Aar. Det siger sig forresten selv, at en Beregning som ovenstaaende ikke kan betragtes anderledes end som et Forsøg paa med de givne usikre Factorer at komme til et sandsynligt Resultat. Muligens Prisen kan blive baade højere og lavere;

ingen kan sige, og allermindst forinden der er gjort en Prøveforsendelse, saa man faar vide hvorledes Kvaliteten bliver bedømt.

Om de nødvendige Formaliteter ved Forsendelse af Hornkvæg og Svin til Frankrige har vor Generalkonsul i Havre meddelt følgende til Legationen i Paris:

„Ifølge gjeldende Bestemmelser, hvilke gjengives i Tarif Officiel des Douanes de France Observations Préliminaires, art 582—584, af hvilke Artikler jeg tillader mig at vedlægge Afskrift, skulle Dyr af nævnte Slags ved Indførsel fra Udlandet ialmindelighed underkastes Besigtigelse, hvorhos de skal være ledsagede af Erklæring udstedt paa Afskibningsstedet af Veterinær, og bekræftet af Autoritet\*), indeholdende blandt andet, at Dyrene er friske, samt at paa Afsendingsstedet, hvor de have opholdt sig mindst 6\*\*) Maaneder, ikke har været i denne Tid nogen smitsom Sygdom bl. Husdyr. Efter Forskriftens Ordlyd synes det som om en saadan Erklæring kun er nødvendig, naar Besigtning ikke kan foretages paa Ankomststedet, men der er ved henværende Toldkammer oplyst, at i Havre er baade Erklæring og Besigtning uundgaaelig nødvendige. Angaaende Behandlingsmaaden for Dyr, som ved Besigtigelsen findes behæftede med Sygdom, har vedkommende Inspektør hersteds givet en Del Oplysninger i vedlagte Bilag; af dette fremgaar, at der ikke bliver Spørgsmaal om Kvarantaine, uden naar Dyrene er syge. Det her nævnte gjælder ved Indførsel fra Udlandet i sin Almindelighed, saaledes ogsaa fra Sverige. Ved Siden heraf findes særskilte Bestemmelser angaaende Indførsel fra visse Lande og af visse Slags Dyr“.

#### Bilag 1.

Uddrag af Tarif officiel des Douanes de France, Edition 1885.

##### Préliminaires Observations.

„No. 582. Import og Transit af Heste, Æsler, Kreaturer, Faar og Svin kan kun finde Sted gennem følgende Toldkontorer: Dunkerque, Lille, Valenciennes, Charleville, Nancy, Epinal, Besancon, Lyon, Chambery, Nice, Marseille, Montpellier, Perpignan, Bayonne, Bordeaux, Nantes, Brest, Saint Brienne, Caen, Rouen, le Havre, Boulogne & Bastia.

Forbudet mod Import og Transit gennem visse af ovennævnte Kontorer gjælder, saa længe det ikke ophæves (Dekret af 6te April 1883 Art. 8)“.

„No. 583. Ovennævnte Slags Dyr underkastes altid paa Exportørernes Bekostning sanitær Undersøgelse ved deres Ankomst til Frankrige, enten dette sker Land- eller Søveien. Samme Fremgangsmaade skal iagttages for andre Slags Dyr, naar der er Grund til at befrygte Indførsel af smitsom Sygdom (Lov af 21. 7. 81 Art. 24) Hornkvæg som indføres bør mærkes (Dekr. 22. 6. 82 Art. 67). Toldkontor hvor Inspectionstjeneste ikke er anordnet. Findes ikke paa Stedet Veterinærinspection, erstattes denne ved Forevisning af Oprindelses- og Sundhedsbevis angivende Dyrenes Antal og Signalement. Dette Bevis bør være udfærdiget af en Veterinær, hvis Underskrift maa attesteres af Autoritet paa det Sted, hvorfra Dyrene kommer. Denne Autoritet bør ogsaa attestere, at smitsom Sygdom ikke eksisterer og ikke har eksisteret paa Stedet i de sidst forløbne seks Uger blandt det Slags Dyr, hvorom der er Tale. Dette Certificat gjælder kun 3 Dage, det bør leveres Toldfunktionairen (Decr. af 6. 4. 83 Art. 4)“.

„No. 584. Naar der findes Veterinærinspection ved det Toldkontor, som er optaget i Art I, skal følgende Afgifter betales af Importørerne:

\*) helst den franske Konsul paa Stedet.

\*\*) I Dunkirken sagdes 3 Maaneder.

Heste, Æsler, Mulæsler, Tyre Okser, Kjør, Kviger, unge Tyre og unge Okser . . . . .	pr. Stk. Frc.	0.30
Kalv . . . . .	—	0.15
Faar, Lam og Gjeder . . . . .	—	0.05
Svin og Smaagriser . . . . .	—	0.10

Disse Afgifter betaales til Toldkassererne.  
(Dekr. 6. 4. 1883 Art. 3.)

## Bilag 2.

Oplysninger meddelte af Veterinærinspektøren i Havre.

Ved Ankomsten hid skal Veterinæren konstatere Sundhedstilstanden blandt de indførte Dyr. Hvis der findes et eller flere Tilfælde af smitsomme Sygdomme Kvægpest, Mund- og Klovesyge, Faareskab, smitsom Lungesyge, Tuberkulose, skal Dyrene protesteres ved Ankomsten og tilbagesendes. Vil ikke Importøren sende dem tilbage, holdes de skabbede Faar indestængte i et Skur, indtil de er friske. Kreaturer og Svin føres til et Slagteri eller til Kvarantainestationen i Paris. Tre fulde Dage levnes Importøren for at sælge og slagte dem. Hvis de syge Dyr efter at være slagtede i Slagterhuset ikke kunne sælges, har man Ret til at sende Kjødet til Hallerne i Paris for at sælges paa Auktion. Naar de syge Dyr engang er ført til Slagterhuset, kan de ikke tages levende derfra. Toldvæsenet afgiver Eskorte for at føre dem til Slagterhuset. Sendes de til Kvarantainen i Paris, expederes de derhen i plomberede Vogne“.

Idet Konsulent Tandberg fraraader Indførsel til Tydskland af vore Faar, slutter han sin Indberetning saaledes:

„Skal vi imidlertid faa op en Forretning paa Frankrig, maa den komme til at antage noget andre Former end Forsendelsen til England. Der vil ikke blive Tale om Afsendelsen af mindre Partier paa lad sige nogle faa Hundrede i Konsignation, da vi ikke har regelmæssige rutegaende Skibe mellem Vestlandet og Frankrige. Den maa optages af nogle faa større Firmaer, som gjør sine Indkjøb i hele Dampskibslaster, og bedst vilde det være, om franske Firmaer vilde optage denne Forretning paa Norge paa samme Maade, som de har gjort det paa andre Lande. Da jeg under mit Ophold i Dunkirken og Paris udtalte dette, blev der svaret, at derfor var der intet iveien, men vi maatte selv sørge for Afsendelsen af nogle Prøvepartier, saa man lærte Kvaliteten og Priserne at kjende.

Uagtet jeg idetheletaget ikke fandt de franske Markeder saa gunstige for Afsætningen af vore Faar, som jeg paa Forhaand havde ventet, idet Priserne var noget lavere og Udgifterne større end tænkt, saa tror jeg alligevel, at de er for Tiden de eneste, hvor vi har Udsigt til at finde en nogenlunde fordelagtig Afsætning for de Faar, vi ikke selv har Brug for inden Landet. Det skulde være ønskelig, om Landhusholdningsselskaberne paa Vestlandet eller private Forretningsmænd, der agtede at optage Sagen, ret snart kunde faa de omtalte Prøvepartier afsendt, saa der muligens allerede i indeværende Aars Høst kunde aabnes en Forretning, og jeg skal for Tilfældet kunne opgive Firmaer, som kan modtage disse til Forhandling.





# Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler  
for 1891 m. M.,

No. 13.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1892.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co. Subskriptionspris 2 Kroner Aaret  
og for Udenbysboende Porto 20 Øre.

## Lissabon.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. £ Stg.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
<b>I. Ankomne.</b>									
Fra Norge til Hovedstationen . . . . .	38	12 121	-	-	38	12 121	-	-	5 158
„ Norge til Vicekonsulstationerne . . . . .	43	13 749	-	-	43	13 749	-	-	6 102
„ Sverige til Hovedstationen . . . . .	14	5 640	-	-	14	5 640	-	-	5 288
„ andre Lande til Hovedstationen . . . . .	43	13 982	2	586	45	14 568	-	-	9 320
„ andre Lande til Vicekonsulstationerne . . . . .	35	8 602	94	29 293	129	37 895	-	-	7 720
<b>Ialt</b>	<b>173</b>	<b>54 094</b>	<b>96</b>	<b>29 879</b>	<b>269</b>	<b>83 973</b>	<b>118</b>	<b>41 709</b>	<b>33 558</b>
<b>II. Afgaaede.</b>									
Til Norge fra Hovedstationen . . . . .	6	1 512	5	1 638	11	3 150	-	-	740
„ Norge fra Vicekonsulstationerne . . . . .	55	16 622	-	-	55	16 622	-	-	10 025
„ Sverige fra Hovedstationen . . . . .	-	-	1	378	1	378	-	-	-
„ Sverige til Vicekonsulstationerne . . . . .	24	7 567	-	-	24	7 567	-	-	3 475
„ andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	8	2 979	80	27 130	88	30 109	-	-	1 920
„ andre Lande fra Vicekonsulstationerne . . . . .	28	8 376	69	20 872	97	29 248	-	-	7 645
<b>Ialt</b>	<b>121</b>	<b>37 056</b>	<b>155</b>	<b>50 018</b>	<b>276</b>	<b>87 071</b>	<b>121</b>	<b>42 829</b>	<b>23 805</b>

Tonnageafgifter af norske Skibe: 1888, Reis 1 259 715, 1889, Reis 1 252 355, 1890, Reis 952 965, 1891, Reis 805 015. Af svenske Skibe: 1888, Reis 470 870, 1889, Reis 741 475, 1890, Reis 467 385, 1891, Reis 397 585.

*Aarsberetning dateret 25de April 1891.*

I 1891 har Handelen været i alle Henseender høist utilfredsstillende, hovedsagelig som Følge af Landets daarlige finansielle Stilling.

Portugal har ikke paa flere Decennier, man kan sige helt siden Borgerkrigen i den første Halvdel af dette Aarhundrede, gennemgaaet saadanne finansielle Vanskeligheder, med deraf følgende Stagnation i Handelen. Foruden sine egne indre Vanskeligheder, har Landet ogsaa i den sidste Tid lidt i høi Grad af de ligeledes daarlige finansielle Forhold i Brasilien. De betydelige Summer, som pleiede at komme fra nævnte Land som Udbytte af dersteds anbragt Kapital, er enten ophørt at indflyde eller blevne i betydelig Grad formindskede ved den lave Vexelkurs.

Det Beskyttelsestoldsystem, som nu anvendes over næsten hele Verden, har ogsaa øvet en ugunstig Indflydelse paa Portugals Handel i det forløbne Aar, og kommer til at gjøre det endnu mere for Fremtiden, især med Hensyn til Udførselen af portugisiske Vine til Frankrige. Dette berører særlig den skandinaviske Skibsfarts Interesser, thi medens for ikke længe siden flere svenske og norske Dampskibe samtidig her indtog Ladning af Vin til franske Havne, kan denne Fragtfart nu siges at være ophørt. I det forløbne Aar har kun lidt over Halvparten af det sædvanlige Antal svenske og norske Fartøier besøgt Lissabons Havn, og det samme kan vistnok forudses at ville blive Tilfældet iaar.

Parikursen,  $53\frac{3}{8}$  Pence Stg. pr. Milreis, eller 250 Reis pr. Krone, har i 1891 flere Gange staaet under 40 og er nu  $40\frac{1}{3}$  Pence. Det engelske Pund, som er den gangbare Guldmynt her i Landet med en Pariværdi af 4 500 Reis, har ogsaa i 1891 flere Gange staaet i en Pris af 6 000 Reis og gjælder nu 5 950 Reis. Af Hensyn til svenske og norske Læsere, angives for Bekvemmeligheds Skyld Værdien af de i nedenstaaende statistiske Opgaver omhandlede Varer ofte i Kroner (1 Krone = 250 Reis), men herved er at bemærke, at den virkelige Værdi af en Krone i Forhold til Reis nu er betydelig højere.

Følgende statistiske Opgaver, hentede fra officielle Kilder, giver et Overblik over Handelen mellem de forende Riger og Portugal i de sidste en og tyve Aar, samt nogle Sammenligninger angaaende dets Handel med andre Lande. Disse Tal kan imidlertid kun ansees som approximativt rigtige, da de forenede Riger er i stadig Forbindelse med Portugal over Hamburg m. fl. Steder, hvorfor Jern, Træmasse m. m., naar disse Artikler indføres i smaa Partier efter Omlastning i disse Havne, ofte opføres som kommende fra Tyskland eller andre Lande. Uheldigvis er i alle portugisiske statistiske Beretninger Sverige og Norge slaaet sammen, og de gaar ikke længere end til 1890. Endel andre statistiske Opgaver for 1891, hentede fra andre Kilder, der er fuldt paalidelige, meddeles dog særskilt for hvert af de forenede Riger.

## I n d f ø r s e l :

. Klipfisk \*), 1869 Kg. 1 012 200, 1889, Kg. 6 878 969, 1890, Kg. 9 782 520. Trælast, Bjælker, Planker og Bord, 1869, Meter 614 347, 1889, 72 559 m.<sup>3</sup>, 1890, 31 791, Spirer 1889, 340, 1890, 87 St., Diverse 1889, Kg. 95 320, 1890, 1 528 903, Træmasse, 1889, Kg. 633 539, 1890 Kg. 428 112,

\*) Fra Newfoundland importeredes i 1890 10 931 331 Kg. og fra alle Lande til sammen 21 102 072 Kg.

Jern og Staal, 1869, Kg. 3 498 000, 1889 Kg. 5 377 454, 1890 Kg. 3 057 089.  
Is, 1889, Kg. 335 000, 1890 Kg. 330 000.

Udførsel.

Salt, 1869, Kg. 57 021 000, 1889 Kg. 98 728 000, 1890 Kg. 45 784 000.  
Kork, 1869, ubekjendt, 1889 Kg. 1 063 124, 1890 Kg. 948 696. Portvin,  
Decaliter, 1869, Kg. 4 710, 1889 Kg. 33 389, 1890 Kg. 26 488. andre  
Vine, 1869, ubekjendt. 1889 Kg. 4 610, 1890 Kg. 2 370.

Værdien af nogle af de Artikler, der indførtes fra Sverige og Norge,  
udgjorde:

Klipfisk, 1888, Kr. 1 666 484, 1889 Kr. 2 211 864, 1890 Kr. 3 263 256.  
Trælast, 1888, Kr. 1 419 044, 1889 2 110 892, 1890 Kr. 1 070 300. Jern  
og Staal, 1888, Kr. 554 074, 1889 Kr. 697 720, 1890 Kr. 498 312. Produkter  
opførte som Vegetabilier, deriblandt Tjære, 1888, Kr. 11 376, 1889 Kr.  
42 280, 1890 Kr. 33 612. Maskiner af forskellige Slags, 1888, Kr. 1 224,  
1889 Kr. 3 796, 1890 Kr. 8 036. Is, 1888, Kr. 20 600, 1889 Kr. 10 800,  
1890 Kr. 5 400. Træmasse, 1889, Kr. 79 160, 1890 Kr. 48 300. Diverse  
Artikler, deriblandt Fyrstikker, 1888 Kr. 8 060, 1889 Kr. 3 780, 1890  
Kr. 7 050.

Totalværdien af Indførselen fra og Udførselen til Sverige og Norge  
udgjorde:

Indførsel: 1888, Kr. 3 931 008, 1889 Kr. 5 405 332, 1890 Kr.  
4 941 116. Udførsel: 1888, Kr. 1 197 372, 1889 Kr. 1 147 588, 1890  
Kr. 788 672.

Klipfisk. For den norske Klipfiskhandel var Forholdene i 1891  
ugunstige, hvilket næsten udelukkende har sin Grund i den finansielle Krise  
i Portugal. Det er derfor umuligt som sædvanligt at opgive Gjennemsnits-  
priser, da disse, paa Grund af Kursforandringerne, kun vilde være vilde  
ledende i Sammenligning med tidligere Aars Priser. Klipfisk, som sælges  
hersteds fra første Haand til en Pris af 11 600 Reis pr. Kvintal, kan muligens  
som Følge af den ufordelagtige Vexelkurs indbringe den norske Exportør  
mindre end i 1890, da Gjennemsnitsprisen kun var 8 575 Reis, men Pris-  
forskjellen gaar ud over Konsumenten, og følgelig har Afsætningen været  
meget mindre.

I det Forslag til ny Toldtarif, der er forelagt Cortes, foresloges en  
ubetydelig Forhøjelse af 1 Reis pr. Kg. af Tolden paa Klipfisk, hvilken  
imidlertid paa Grund af den med Portugal afsluttede Handelstraktat, ikke  
vilde have rammet den norske Klipfisk førend i 1895, da Traktaten udløber.  
Denne Forhøjelse blev dog tilslut forkastet af Cortes, og Tolden bliver  
saaledes fremdeles 39 Reis pr. Kg. I Betragtning af, at den portugisiske  
Klipfiskindustri siges at være lidet lønnende, og da den nye Toldtarif særlig  
er beregnet paa at beskytte de indenlandske Næringsgrene, har man Grund  
til at være tilfreds med, at Klipfisken har undgaaet den saagodtsom  
gjennemgaaende Toldforhøjelse paa alle Varer, der tilvirkes i Landet.  
Maaske har dette sin Forklaring deri, at da Tolden alene kunde forhøies  
for en Del af den importerede Klipfisk, syntes man neppe, det var værdt  
overhovedet at forhøje den.

Trævarer. Indførselen af svensk og norsk Trælast var i 1891  
mindre end i 1890, der allerede var et daarligt Aar; men paa den anden  
Side var Importen af høvlede Bord, Døre og Vinduesrammer m. m.  
betydelig større end Gjennemsnitsindførselen i de foregaaende Aar, og en  
stor Del deraf kom fra Norge. Under Afsnittet "Toldtarifen" forklæres  
nærmere, hvorfor Indførselen af den sidstnævnte Artikel nu maa antages

paa det nærmeste at skulle ophøre. Byggevirksomheden er forøvrigt saa liden og Kursen saa ufordelagtig, at Aaret 1892 efter al Sandsynlighed kommer til at blive et meget daarligt Aar for alle Slags Trævarer. Priserne i 1891 var betydelig lavere end i det foregaaende Aar og stillede sig tilnærmelsesvis som følger: Planker 1a Kvalitet 11 000 Reis, 2a 10 000, 3a 9 000 pr. Tylvt, 16"  $\times$  9"  $\times$  3"; Bjælker 1a 9 000, 2a 7 500 pr. 35' 1 Kubikmeter.

**Træmasse.** Tolden paa alle Slags Papir er i den nye Toldtarif blevet betydelig forhøjet, og paa Grund heraf imødesees en i høi Grad forøget Udvikling af Papirfabrikationen i Portugal; som en naturlig Følge deraf kan man vente en betydelig større Afsætning af svensk og norsk Træmasse. Mængden af den fra Sverige og Norge i 1891 indførte Træmasse er endnu ikke kjendt, men den samlede Indførsel fra alle Lande i de 10 første Maanedene af Aaret var 894 635 Kg., hvoraf noget mere end Halvparten vistnok er af svensk eller norsk Oprindelse.

I 1890 indførtss til Portugal ca. fire Millioner Kg. udenlandsk Papir, hovedsagelig fra Tyskland, og da denne Import kan antages at blive reduceret til mindre end Halvdelen, maa den forøgede Import af Træmasse for Fremtiden blive betydelig.

**Is.** Is vedblev indtil for kort Tid siden at indføres fra Norge, dog ikke i store Kvantiteter, eftersom der i Portugal findes flere Fabriker for Tilvirkning af kunstig Is. I 1891 indførtes to smaa Skibsladninger, samme Mængde som i 1890. Tolden er i den nye Toldtarif blevet forhøjet fra 169 til 1 000 Reis pr. Ton; den var i Forslaget kun forhøjet til 200 Reis, men forat beskytte de indenlandske Isfabriker besluttede Cortes tilslut at forhøje den lige op til 1 000 Reis. Det kan formentlig ikke længere lønne sig at indføre Is hertil.

**Salt.** Høsten i 1891 faldt usædvanlig rigelig ud, sammenlignet med 1890 og var af særdeles vakker Kvalitet. Uagtet Vinteren var mere regnfuld end de foregaaende, har den dog ikke været ugunstig for Salinerne, saa man har Haab om en god Høst ogsaa iaar. Saltpriserne i Setubal, som i Begyndelsen af 1891 holdt sig op i 1 400 Reis pr. Moy, gik nd paa Sommeren ned til 1 300 Reis og senere paa Høsten til 1 200 Reis pr. Moy af 792 Liter, frit langs Siden af Skibet, til hvilken Pris Afskibningen fremdeles foregaar. Priserne i Lissabon var og er endnu omtrent 50 Reis pr. Moy lavere end i Setubal paa forøvrigt samme Betingelser. Den direkte Udførsel af Salt fra Lissabon til svenske og norske Havne i 1891 var ubetydelig og beløb sig kun til omtrent 900 Moy til Sverige og 2000 Moy til Norge, men mange Skibe indtog Salt hersteds kun som Ballast for siden at komplettere sin Ladaing i Setubal. Saltudførselen fra Setubal var noget livligere i 1891, idet den samlede Udførsel gik op til 122 849 Moy mod 92 153 Aaret før, altsaa en Forøgelse af 30 696 Moy, men dog endnu 10 920 Moy mindre end i 1889. Til Sverige var Udførselen betydelig større end til Norge, idet en stor Del norske og tillige andre Nationers Skibe afgik fra Setubal til Sverige, hvortil Udførselen i 1891 kan antages paa det nærmeste at have været 50 000 Moy. Med svenske Fartøier skibedes til Sverige 23 870 og med norske 10 668, eller tilsammen 34 542 Moy. Til Norge skibedes 13 433 Moy med norske Seilskibe og 16 454 Moy med norske Dampskibe. I 1891 afseilede fra Setubal 97 norske Fartøier, dr. 28 130 Tons, mod 73, dr. 17 420 i 1890. Beholdningen af Salt i Setubal ved Aarets Slutning antages paa det nærmeste at at have

udgjort 170 000 Moy og er fuldt tilstrækkelig til at tilfredsstille enhver eventuel Efterspørgsel.

Kork. Udførselen til Sverige og Norge synes at have aftaget, men sker ad saa mange forskellige Veie, at det er umuligt at opgave, hvor stor Formindskelsen er. Den direkte Udførsel til de forenede Riger udgjorde i 1890 948 696 Kg., og den samlede Export til samtlige Lande 21 966 000 Kg. Priserne paa nogle af de forskellige Sorter er nu noget høiere end det sidste Aars, og varierer naturligvis alt efter Varens Beskaffenhed, men følgende Noteringer af velkendte Mærker kan tjene til Veiledning:

## C. G.

1. — 12 à 16 Linier	— pr. 100 Kg.	— Reis 25 000
2. — 12 à 16 "	— " 100 "	— " 16 000
3. — 12 à 16 "	— " 100 "	— " 11 000

## A. B.

1. — 12 à 15 Linier	— pr. 100 Kg.	— Reis 28 000
2. — 12 à 15 "	— " 100 "	— " 19 000

Vin. Vinhøsten i 1891 var mere end middels god, og Vinen i nogle Distrikter af udmærket Kvalitet. Tildels som Følge af denne forøgede Tilgang, men især paa Grund af, at de udenlandske Markeder har været saagodtsom stængt, er Priserne faldt og Vindyrkningen er ikke længere den lønnende Næringsgren, som den endnu for nogle Aar siden var. Endnu for et a to Aar siden var Forholdet saadant, at, saasnart et Distrikt hjemsogetes af Phylloxeraen, plantedes Vin i et andet endnu større Distrikt, saaat Produktionen var i stadigt Tiltagende, og Vinen fandt en let og ganske lønnende Afsætning i Frankrige. Da imidlertid Frankrige i de seneste Aar har faaet røde Vine til billigere Priser fra Algier og og Spanien, er dets Behov for portugisiske Vine i høi Grad aftaget, og kommer til at blive det endnu mere, da Tolden paa Vin ved den nye franske Toldtarif nu er blevet betydelig forhøiet. Nye Vingaarde plantes derfor nu sjelden undtagen i Portvinsdistriktet, og Vinproduktionen befinder sig i Aftagende. Portvin exporteres fremdeles direkte til Sverige og Norge i betydelige Kvantiteter, men de lette røde Vine er aldrig faldt i Almenhedens Smag i noget af disse Lande. Uden Tvivl er de imidlertid, efter Opblanding med Bordeauxvine, blevet solgt under dette Navn og til forhøiede Priser. Generalkonsulatet har i mange Aar gjort sit Bedste for at opmuntre til direkte Udførsel til de forenede Riger af lette portugisiske Vine, men aldrig med synderlig Fremgang; man faar nu se, om ikke høiere Priser i Bordeaux og nedsatte Priser her i Landet idetmindste kan lede til, at disse fortræffelige lette Vine tiltrækker sig større Opmærksomhed i de forenede Riger.

Ny Toldtarif. En ny Toldtarif er for kort Tid siden blevet udfærdiget, og som man kunde vente, er den i Lighed med andre Landes nylig reviderede Tarifer, i høi Grad protektionistisk med Hensyn til næsten alle Fabrikartikler. Heldigvis bestaar Sveriges og Norges Export til Portugal hovedsagelig af ikke forarbejdede Artikler, og med Hensyn til disse er Forandringerne, undtagen for Is, i Regelen ikke særdeles ufordelagtige. Alle forarbejdede Trævarer, saasom høvlede Gulvbord, Vinduer og Døre, er dog belagt med saa høie Toldsatser, at de er saagodtsom udestængte fra Markedet, hvilket ogsaa har været Hensigten for at kunne beskytte den indenlandske Sagbrugsindustri. Da Portugal ikke eier Skove, er det imidlertid til en vis Grad tilfredsstillende at vide, at en stærk formindsket Import af forarbejdede

Trævarer for en stor Del kommer til at erstattes af en forøget Import af tykkere Planker, hvorpaa Tolden vistnok er blevet forhøjet, uden dog at være særdeles byrdefuld.

Med Hensyn til svensk Jern og Staal er de nye Toldsatser i Virkeligheden fordelagtige, da Tolden "ad valorem" er blevet forandret til "efter Vægt", hvilket naturligtvis er til Fordel for det svenske Jern, som hidtil har erlagt højere Told end den mindre gode engelske, belgiske og tyske Vare.

Nedenstaaende Tabel viser, hvilke Forandringer der har fundet Sted i Toldsatserne paa de almindeligste Exportartikler fra Sverige og Norge:

Uddrag af den nye portugisiske Toldtarif:

	Kvantitet	Gammel Told.	Ny Told-sats.
Tøndestav . . . . .	ad val.	3,2 %	3 %
Stager og Stør . . . . .	1 Stykke	39,6 Reis	40 Reis
Bjelker, lange og korte, og Planker af større Tykkelse end 75 m/m og mindst 25 c/m brede . . . . .	Kub.-M.	1 134,8 "	1 400 "
Planker sagede, af mere end 35 til og med 75 m/m Tykkelse . . . . .	"	2 462 "	2 800 "
Planker eller Bord sagede, fra 15 til 35 m/m tykke . . . . .	"	2 462 "	4 000 "
Bord sagede, af mindre Tykkelse end 15 m/m.	"	2 462 "	6 000 "
Spirer . . . . .	ad val.	3,2 %	3 %
Is . . . . .	Ton	169,6 Reis	1 000 Reis
Støbt og smedet Staal, ikke specificeret, — iberegnet Rails og det nødvendige Tilbehør til at fæste samme . . . . .	Kg.	4 % ad val.	2 "
Stangjern og Jernplader, uforarbejdede, — iberegnet Rails og det nødvendige Tilbehør til at fæste samme . . . . .	Kg.	Diverse, omkr. 4 % ad val.	1,5 "
Træmasse, alle Slags, . . . . .	"	0,8 Reis	1 "
Brændevin og Sprit paa Fad eller Kar . . . . .	Deca-L.	1 927 "	1 930 "
Do. Do paa Flasker . . . . .	"	2 355 "	2 360 "
Klipfisk . . . . .	Kg.	39 "	39 "
Forarbejdede Trævarer, ikke anderledes specificerede . . . . .	Kub.-M.	27 % ad val.	50 "
Kassebord, sagede og hølvede, alle Slags, Hølvede Gulvbord . . . . .	"	27 % " "	100 "
Spiger, ikke anderledes specificerede, . . . . .	Kg.	Diverse	150 "
Fyrstikker . . . . .	"	800 Reis	1 200 "

Den nye Toldtarif er ikke udkommet her paa noget udenlandsk Sprog, men da Portugal har tiltraadt den i Brüssel forrige Aar afsluttede internationale Konvention om gjensidig Oversættelse af Toldtarifer, kan antagelig Exemplarer af samme paa tysk, fransk eller engelsk erholdes derfra.

Som Tillæg til de Forandringer med Hensyn til Tonnageafgifter, som meddeltes i Indberetningen for 1890, er der udfærdiget følgende Forordning: Artikel 1. "Den ved Lov af 16 September paabudne Tonnageafgift kan

ikke kræves af Ladningsmodtageren, hvorfor hvilkensomhelst i Konossement eller andet Dokument indført Klausul om det modsatte bliver at anse som ugyldig.“

Artikel 2. Alle tidligere hermed stridende Bestemmelser sættes herved ud af Kraft.“

Distriktets Havne besøgte i 1890 af 6 111 Fartøier i Langfart, hvoraf 3 720 Dampskibe, mod resp. 6 219 og 3 830 i 1889.

Nogen Sygdom af epidemisk Art er i 1891 ikke forekommet i Distriktet.

Paa norske Fartøier paamønstredes i 1891 ved Hovedstationen 13 Mand; der afmønstredes 15.

I 1891 er der ikke foregaaet nogen Forandring af Navn eller Adresse paa Handelshuse i Portugal, i hvilke Svensker eller Nordmænd er Deltagere. Generalkonsulatets Adresse er fremdeles 43, Campo das Cebolas, og Kontoret holdes aabent alle Hverdage fra Kl. 9 Form. til Kl. 3 Efterm.

Fragter. Fragterne til og fra Portugal har været lave i 1891; følgende Noteringer ved Aarets Slutning kan tjene til Veiledning for Skibsredere: Salt fra Lissabon til Helsingborg 90 Øre pr. Hektoliter, og til Stavanger 80 Øre pr. norsk Tønne; Løg fra Lissabon til Trinidad (Vestindien) £ 1. 0. 0 pr. Ton; Kork fra Lissabon til Stavanger Kr. 1.60 pr. Balle. Salt fra Setubal til Norge med Seilfartøi 70 à 90 og med Dampskib 85 Øre à 1 Kr. pr. 140 Liter; til Sverige med Seilfartøi 70 à 80 Øre pr. Hektoliter; til Danmark med Do. Kr. 1.30 à 1.50 pr. dansk Tønne; til Finland med Do. Fm. 1.30 pr. finsk Tønne; til preussiske Havne 7 à 8 sh. pr. Ton; til Holland med Do. 6 à 7 sh., med Dampskib 7 à 8 sh. pr. Ton; til Rotterdam med Dampskib 8 à 10 sh., med Seilskib 7 à 8 sh. pr. Ton; til Halifax med Seilskib 6 sh. 6 d. pr. Ton.

**A. Cronhielm.**

## Barcelona.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Ialt.				Brutto- fragter. Kr
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
<b>I. Afgaaede.</b>									
Fra Norge til Hovedstationen . . . . .	35	13 085	-	-	35	13 085	-	-	132 420
„ Norge til Vicekonsulstationerne . . . . .	71	26 901	-	-	71	26 901	-	-	154 180
„ Sverige til Hovedstationen . . . . .	3	2 092	-	-	3	2 092	-	-	45 500
„ Sverige til Vicekonsulstationerne . . . . .	6	2 470	-	-	6	2 470	-	-	52 700
„ andre Lande til Hovedstationen . . . . .	41	32 211	5	2 395	46	34 606	-	-	614 100
„ andre Lande til Vicekonsulstationerne . . . . .	364	170 861	103	47 968	467	218 829	-	-	1 075 000
Ialt	520	247 620	108	50 363	628	297 983	574	269 853	2 073 900
<b>II. Afgaaede:</b>									
Til Norge fra Hovedstationen . . . . .	3	888	-	-	3	888	-	-	500
„ Norge fra Vicekonsulstationerne . . . . .	13	5 977	3	2 485	16	8 462	-	-	64 100
„ Sverige fra Vicekonsulstationerne . . . . .	5	2 447	-	-	5	2 447	-	-	30 800
„ andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	14	6 857	71	44 124	85	50 981	-	-	73 400
„ andre Lande fra Vicekonsulstationerne . . . . .	390	179 361	138	60 988	528	240 349	-	-	1 682 900
Ialt	425	195 530	212	107 597	637	303 127	578	271 725	1 851 700

Fra Sverige ankom 181 Skibe, dr. 123 857 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Pes. 4 024.10, ved Vicekonsulst. Pes. 14 188.30, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Pes. 7 094.15. Af svenske Skibe ved Hovedst. Pes. 1 666.75, ved Vicekonsulst. Pes. 7 703.65, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Pes. 16 136.85. Expeditionsafgifter af norske Exp. Pes. 347.20, svenske 61.70, fælles 29.

*Aarsberetning dateret 25 April 1892.*

Af de ankomne norske Skibe kom til de forskjellige Havne i Distriktet: Til Barcelona, Dampskibe 73, dr. 42 275 T., Seilskibe 11, dr. 7 508 T., Rosas, D. 1, dr. 356 T., Palamos, S. 1, dr. 468 T., Tarragona, D. 50, dr. 25 486 T., S. 3, dr. 1 213 T., Valencia D. 215, dr. 95 406 T., S. 5, dr. 2 359 T., Denia, D. 3, dr. 1 309 T., Alicante, D. 178, dr. 82 831 T., S. 2, dr. 533 T., Torrevieja S. 19, dr. 8 687 T., Cartagena, D. 21, dr. 8 734 T., S. 6, dr. 2 776 T., Almeria, D. 3, dr. 1 146 T., Malaga, D. 17, dr. 7 455 T.,



S. 2, dr. 663 T., Palma, D. 13, dr. 4 855 T., S. 3, dr. 1 271 T., Mahon, S. 2, dr. 652 T., ialt D. 574, dr. 269 853 T., S. 54, dr. 28 130 T., mod følgende Antal Skibe ankomne til samme Havne i de foregaaende 5 Aar: I 1890, D. 597, dr. 269 856 T., S. 61, dr. 26 269 T., 1889, D. 376, dr. 171 979 T., S. 45, dr. 18 531 T., 1888, D. 459, dr. 202 804 T., S. 45, dr. 20 725 T., 1887, D. 389, dr. 168 612 T., S. 65, dr. 31 614 T., 1886, D. 355, dr. 148 038 T., S. 114, dr. 51 877 T.

Disse Reiser foretoges i 1891 af kun 91 forskjellige Dampskibe, dr. 51 404 T., i 1890 af 93, dr. 47 830 T., 1889 af 67, dr. 32 568 T., 1888 af 59, dr. 27 371 T., 1887 af 57, dr. 26 368 T.

Gjennemsnitsdrægtigheden af hvert norsk Dampskib var i 1891 565 T., 1890, 514 T., 1889, 486 T., og af hvert Seilskib, 1891, 531 T., 1890, 431 T., 1889, 440 T.

Den store Forøgelse i den norske Søfart paa Havnene i dette Distrikt i 1890 og 1891 er udelukkende begrundet i de mange Dampskibe, der har været udleiet i Maanedsfrafter for at føre Vin til Frankrige, hvoraf flere har gjort mellem 20 og 30 Reiser frem og tilbage aarlig, hvilken lønnende Sysseisættelse sluttede den 31 Januar sidstleden, da Handelstraktaten med Frankrige ophørte at være gjældende.

Til alle Havne i Spanien ankom fra udenrigske Steder og de spanske Besiddelser følgende Antal Skibe: Med Ladning: Dampskibe, spanske, 1891, 5 354, dr. 4 271 546 T., 1890, 4 998, dr. 4 239 814 T., fremmede 1891, 4 941, dr. 3 612 563 T., 1890, 4 542, dr. 3 136 070 T. Seilskibe: spanske, 1891, 2 022, dr. 155 244 T., 1890, 2 302, dr. 233 503 T., fremmede 1891, 1 695, dr. 376 452 T., 1890, 1 815, dr. 368 188 T. I Ballast: Dampskibe, spanske, 1891, 987, dr. 640 725 T., 1890, 1 118, dr. 796 598 T., fremmede 1891, 2 777, dr. 2 376 879 T., 1890, 3 699, dr. 3 104 855 T. Seilskibe, spanske, 1891, 633, dr. 26 156 T., 1890, 648, dr. 35 840 T., fremmede, 1891, 839, dr. 186 667 T., 1890, 901, dr. 197 563 Tons.

Fragtfart. Den af norske Dampskibe i 1891 optjente Bruttofragt for de til Distriktet indførte Ladninger var fra Norge Kr. 270 900 med Dampskibe, Kr. 15 700 med Seilskibe, fra Sverige Kr. 98 200 med Seilskibe, fra fremmede Steder Kr. 1 374 100 med Dampskibe, Kr. 315 000 med Seilskibe, ialt Kr. 2 073 900, og for udførte Ladninger Kr. 500 til Norge med Dampskibe, Kr. 64 100 med Seilskibe, Kr. 30 800 til Sverige med Seilskibe, Kr. 1 708 800 til fremmede Steder med Dampskibe, Kr. 47 500 til Do. med Seilskibe, eller ialt 3 354 300 for Dampskibe og Kr. 571 300 for Seilskibe, mod i 1890 Kr. 3 273 530 for Dampskibe og Kr. 588 300 for Seilskibe.

Ved Importen udgjorde de norske Skibes væsentligste Sysseisættelse: 39 Dampskibe paa 14 325 Tons med Klipfisk fra Bergen, Christianssund og Aalesund, der udlossede Partier deraf i Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona og Barcelona til en Middelfragt af Pesetas 2.25 pr. 54 Kg.

1 Dampskib paa 389 Tons med 2 667 Sække Fiskeguano til Valencia, til Fragt Pesetas 3.50 pr. Sæk.

1 Dampskib paa 545 Tons og et Seilskib paa 337 Tons fra Norge med Trævarer til Fragt 55 Pesetas pr. St. Ptb. Std.

9 Seilskibe, dr. 4 562 Tons fra Sverige med Træløst til Middelfragt 65 Pesetas pr. St. Ptb. Std.

2 Dampskibe paa 1 368 Tons og 6 Seilskibe paa 3 568 Tons fra Finland med Træløst til en Middelfragt af 63 Pesetas pr. St. Ptb. Std.

13 Seilskibe paa 8 282 Tons fra Nordamerika med Træløst til Middelfragt 52 sh. 6 d pr. St. Ptb. Std.

1 Dampskib, dr. 1 333 Tons fra Galatz med Bord til Fragt 50 sh. pr. St. Ptb. Std.

12 Dampskibe, dr. 12 383 Tons, fra det sorte Hav med Hvede til Middelfragt 15 frc. pr. Ton.

1 Dampskib, dr. 839 Tons fra Nordamerika med Bomuld til Fragt £ 2 700 pr. Rus.

1 Seilskib, dr. 920 Tons fra Sidney (N. S. W.) med Gaskul til Fragt 33 sh. pr. Ton.

7 Dampskibe, dr. 7 548 Tons fra England med Stenkul til Middelfragt 10 sh. pr. Ton.

30 Dampskibe, dr. 13 988 Tons anvendt i Maanedsfragt til en Leie af fra 6 000 til 10 000 frc. maanedlig med fri Havneudgifter og Stenkul, især til Transport fra Frankrige af tomme Fade og Stykgods, Stenkul etc. fra England til de spanske Middelhavshavne og tilbage med Vin til Cette, Bordeaux, Havre og Rouen fra Alicante, Valencia og Tarragona, og Frugt til England fra Havnene i Provindserne Valencia og Castellon.

Ved Exporten sysselsattes, foruden de omtalte 30 Dampskibe, 12 andre med Vin til Cette, Bordeaux og Rouen, og med Frugter, Bly etc. til England fra forskellige Havne i Distriktet, i Almindelighed befragtet for en rund Sum for Frem- og Tilbagereise.

Med Fragt til St. Petersburg 1 Dampskib fra Malaga og Almeria til Fragt 40 sh. og 10 % pr. Ton.

Fra Torevieja aflastedes 7 897 Tons Salt fra Norge med 13 Seilskibe; 3 089 Tons fra Sverige med 5 Seilskibe og 400 Tons fra Santos i Juni Maaned med Brig Gine. Middelfragten til Norge var 8 Kr. pr. Ton, til Sverige 9 Kr. og til Santos 23 sh. pr. Ton. Af Seilskibe har foruden de opregnede kun følgende fundet Sysselsættelse, nemlig 1 fra Palamos til London med Korkbarkaffald til Fragt pr. Rus, 2 fra Tarragona via Malaga for at komplettere med Vin, indtaget Last i Marseille til Guayaquil, ogsaa pr. Rus.

Uagtet den store Stigning i Vexelkurserne, der efterhaanden fandt Sted i 1891, har dog næsten alle de fra Cardiff med Stenkul ankomne Skibe efter Certepartiet havt Fragten stipuleret i shillings, betalbar i spansk Mynt efter 52 pence pr. 5 Pesetas, og de fra Newcastle efter 48 pence. De fra Norge med Klipfisk og fra Østersøen med Trævarer i Pesetas. Samme Forhold finder endnu Sted, hvorved der under den mindre Værdi, som Pesetaen nu har, paa Grund af Stigningen i Vexelkurserne paa Udlandet, opstaar en Formindskelse i Fragten fra Cardiff af 5 Pesetas og fra Newcastle af 3 Pesetas pr. Pund Sterling, og paa de i Pesetas af ca. 15 % sammenholdt med frc. Da det maa befrygtes, at denne Vexelkursernes Stilling vil vedblive med ringe Forbedring, maa jeg atter tilraade Rederierne, ved Befragtning fra spanske Havne at stipulere Fragten betalbar kontant, hvis bestemt i Sterling til gjældende Kurs for Sigtvexler paa London, og hvis i francs til samme Kurs paa Paris, og hvis i Pesetas med Tillæg af den Præmie, som gjælder for Guldmynten, hvilket er den eneste Maade at undgaa upaaregnede følelige Tab.

Import. Af Klipfisk indførtes til Havnene i Distriktet i 1891 fra Norge Kg. 9 094 500, fra Newfoundland og Labradorkysten Kg. 7 368 200, Island, Færøerne, Skotland og Shetland Kg. 1 147 200, Frankrige 1 287 600, Tørfisk fra Norge Kg. 149 800, ialt Kg. 19 047 300; mod i 1890 fra Norge (Klip- og Stokfisk) Kg. 11 276 800, Frankrige Kg. 1 668 200, Newfoundland og Labradorkysten Kg. 8 407 000, Island etc. Kg. 1 277 800, ialt Kg. 22 629 800.

I alle Spaniens Havne toldbehandles 1891: Klip- og Stokfisk Kg. 43 577 123, 1890: 47 403 284, 1889: 43 548 185. De fornemste Toldkamre for Indførselen var Barcelona, 1890: Kg. 6 681 684, 1889: Kg. 5 555 744, Tarragona i samme Aar 1 983 313 og 1 548 079, Valencia 2 879 202 og 3 164 326, Alicante 4 562 444 og 4 990 022, Cartagena 2 453 695 og 1 389 682, Almeria 160 547 og 55 440, Malaga 3 908 927 og 2 416 440, Cadiz 234 895 og 248 145, Sevilla 1 400 758 og 1 411 134, Huelva 186 941 og 190 916, Bilbao 11 206 142 og 10 270 455, Santander 5 139 620 og 4 708 662, Pasajes 3 873 328 og 4 481 795, Vigo 1 674 370 og 2 038 099, Corruna 637 576 og 721 701, San Sebastian 62 750 og 27 167, Gijon 42 841 og 23 804, andre Søsteder 12 874 og 23 006, landværts 201 377 og 283 568.

Importen kom fra følgende Lande:

	1890 Kg.	1889. Kg.
Norge . . . . .	28 904 695	23 206 628
Island og Danmark . . . . .	3 030 470	3 267 443
Frankrige . . . . .	6 701 659	7 619 467
Dets Besiddelser i N. A. . . . .	101 150	404 600
Storbritanien . . . . .	1 177 855	1 685 484
Do., Besiddelser i Nordamerika . . . . .	6 885 388	7 118 977
andre Lande og i Transit . . . . .	602 067	245 586
	47 403 284	43 548 185

Næsten al den til Distriktet ankomne norske Klipfisk var rekvireret af Importørerne og kun for mindre Partier til Komplettering af Ladning afsluttede Afskibernes Agenter Salget efter Dampskibenes Afgang fra Lastningshavnen.

Klager er i flere Tilfælde opstaaet over Kvaliteten af den norske Fisk formedelst den skjødsløse Maade, hvorpaa den er tilberedt, hvilken Omstændighed under den Konkurrence, der hersker med andre Sorter, hindrer, især i de sydligere Middelhavslande, Forbruget fra at tiltage i den Udstrækning, som i de foregaaende Aar begyndte at blive Tilfældet.

Siden Iste Februar d. A. har Importen af den i Frankrige tilberedte Klipfisk ganske ophørt, ved at Toldsatserne derpaa er forhøiet til 36 Pesetas pr. 100 Kg. Det samme er Tilfældet med den islandske. Derimod tiltager Forbruget af den skotske, hvoraf hvert Dampskib, der hidkommer fra Liverpool, medfører større eller mindre Partier, i Almindelighed af udmærket Kvalitet og vel tilberedt.

Forsøg er ogsaa gjort paa, i Catalonien at indføre Forbruget af den i de øvrige spanske Middelhavshavne saa afholdte Newfoundland og Labrador Fisk, men af indgroet Vane foretrækkes den norske, uagtet den ofte grundede Klage over dens Kvalitet og Udseende.

Af Medicintran indførtes til Barcelona fra Norge 5 620 Kg. og af almindelig Tran 1 690 Kg.

Ligesaa er derfra ankommet mindre Partier Øl, Skind, Konserver etc.

Indførselen af Hestekøsosem af norsk Tilvirkning har været betydelig, men da den er ankommet indirekte over Hamburg, Antwerpen og Kjøbenhavn, har man ikke kunnet erholde paalidelige Opgaver over Kvantiteten.

Et Parti paa 2 667 Sække Fiskeguano fra Kristiansund udlossedes i Valencia i Januar 1891.

**Træmasse.** Heraf indførtes til Barcelona i Aaret ca. 1000 Tons, hvoraf  $\frac{2}{3}$  af norsk Produktion, i Transit over Hamburg, Antwerpen og Kjøbenhavn. Til hele Spanien indførtes i 1891: Kg. 11 597 190, 1890: Kg. 6 495 386. De Lande, hvorfra Indførselen fandt Sted i 1890, var efter officielle Opgaver: Norge Kg. 1 271 100, Sverige Kg. 112 727, Belgien 3 178 064, Frånkrige 774 327, Tyskland 433 816, Danmark 408 313, Portugal 195 544, Storbritanien 121 332, Cuba 163, og de Toldkamre, hvor Fortoldning fandt Sted: Barcelona Kg. 655 872, Taragona 31 727, Valencia 576 897, Alicante 103 989, Almeria 92 200, Malaga 79 920, Port Bou (Provindsen Gerona) 11 000, Aguilas (do. Murcia) 14 000, Ciudadela (do. Menorca) 4000, Valencia de Alcantara (Do. Caceres) 195 544, Bilbao 50 000, Irun 346 142, Pasajes 4 238 100, Santander 85 825, Carril 10 150. De fra Norge og Sverige til Barcelona og Valencia ankomne Partier Træmasse var alle paa Forhaand kontrakterede paa Leverance og en stor Del deraf til en Pris i Pesetas, hvorved Afskiberne maa have lidt aabenbare Tab, paa Grund af den senere indtraadte Kursforværrelse.

Til Hovedstationer og de Havne i Distriktet, hvor Vicekonsuler er ansatte, indførtes af alt Slags ordinært Trævirke i 1891: fra Norge med norske Skibe Kub.-M. 2100, fra Sverige Kub.-M. 66 640, hvoraf i norske Skibe 9 420, fra Finland og Rusland Kub.-M. 123 270, hvoraf i norske Skibe 10 550, fra Nordamerika Kub.-M. 42 490, hvoraf i norske Skibe 16 420, fra andre Lande Kub.-M. 25 270, hvoraf i norske Skibe 3 060, ialt Kub.-M. 259 770.

I alle Spaniens Toldkamre toldbehandlede af samme Vare i 1891: Kub.-M. 581 043, 1890: 576 200, 1889: 566 300, hvoraf i 1890 i Barcelona 109 836, Tarragona 12 749, Valencia 39 160, Denia 3 520, Alicante 40 669, Torrevieja 774, Cartagena 20 477, Almeria 6 574, Malaga 46 041, Palma 8 916, Mahon 2 562, Cadiz 24 063, Algeciras 351, Sevilla 29 640, Huelva 17 778, Bilbao 62 943, Santander 37 993, San Sebastian 7 011, Pasajes 1 155, Coruna 7 787, Ferrol 2 328, Aviles 5 740, Vigo 982, Gijon 13 572, andre Havne 18 367, ved den franske og portugisiske Grændse 55 212. I 1890 forekom Importen fra følgende Lande: Norge 47 908, Sverige 132 897, Finland og Rusland 152 583, Storbritanien og dets Besiddelser i Nordamerika og Asien 34 563, Nordamerikas forenede Stater 53 316, Frankrige 99 748, Portugal 19 559, Østerrige-Ungarn 2 390, andre Lande 33 236, ialt 576 200 Kub.-M., hvoraf til Havnene i Barcelona Distrikt, hvor der er ansat Konsuler: Saget Virke Kub.-M. 263 690, hugget Virke og Jerbanesviller 27 588, til Havne i Distriktet, hvor der ikke er Konsularagenter, 12 961, ialt Kub.-M. 304 239.

Indførselen af saget Trælast til Havnene i Distriktet var i 1891 sammenholdt med tidligere Aar 240 Kub.-M. mere fra Norge, 3 360 mindre fra Sverige, 890 mere fra Finland, 4 940 mindre fra Nordamerika, 3 250 mere fra andre Lande. Nedgangen i Importen fra Sverige kan tildels tilskrives den betydelige Beholdning af Trævarer, som fra foregaaende Aar fandtes i de fornemste Havne, og Stigningen i Prisen paa Afskibningsstederne. Af samme Grund i Forening med de høiere Fragter fra Canada og det formindskede Forbrug af Pitchpine, har Importen fra Nordamerika saa betydelig understeget foregaaende Aars. Det uflødede Virke fra Finland vedbliver fortrinnsvis at rekvireres, hvortil bidrager, at derfra med mere Lethed faaes den efterspurgte Dimension  $3 \times 9''$  14 Fods. Hele Importen til Spanien oversteg derimod med 4 843 Kub.-M. den i 1890.

Af høvlede og pløiede Bord var Importen til Distriktet kun ca. 600 Kub.-M., den største Del fra Sverige, og kun mindre Forsendelser fra Finland og Norge. I de sidste Maaneder er fra Norge ankommet ca. 2 500

Kub.-M. Granbord, høvlede, pløiede og skaarne for mindre Kasser, og under Frygten for en betydelig Forhøielse i Tolden derpaa efter 1ste Juli, er nye Partier ventende. Af færdige Døre, Jalusier etc. har ikke nogen Import fundet Sted forrige Aar; heller ikke er nogen saadan at vente, uagtet de paaregnede høie Toldsatser.

Heller ikke har nogen Import fundet Sted af Smeltestykker fra Sverige, da Prisen derpaa falder for høi. Af svensk Stangjern, Staal, Nitnagler, Hestekosøm etc. er direkte og pr. Transit ankommet kun 800 Tons eller 400 Tons mindre end i 1890, da de spanske Produkter er forbedret i Kvalitet samtidig med at Prisen derpaa er nedgaaet. Af Pap og Papir især til Omslag og ulimet eller halvlimet til Trykning ankom fra Sverige indirekte til Barcelona ca. 225 Tons.

Af Sprit indførtes til Distriktet i 1891: Fra Sverige Hl. 52 360, Tyskland 159 820, andre Lande undtagen de spanske Besiddelser 44 910, ialt 257 090, mod i 1890 398 645.

I alle spanske Toldkamre toldbehandles af Sprit og Brændevin fra Sverige 1891: Hl. 65 875, 1890: 174 564, Tyskland 1891: 267 113, 1890: 360 010, Frankrige 1891: 25 329, 1890: 7 537, andre Lande 1891: 2 544, 1890: 13 603, Cuba og Puertorico 1891: 78 225, 1890: 46 370, ialt 1891: 462 036, 1890: 602 084.

I 1892 indførtes indtil de respektive Traktater ophørte at gjælde, altsaa til de lavere Toldsatser, Hl. 79 357.

Prisen paa svensk og tysk Sprit var under Toldforhøielsen fra og med 1 Februar steget i Januar til 116—124 Pesetas pr. Hl. paa Lager efter Kvalitet, inklusive Fad, men i Stedet for derefter at gaa yderligere op, er den nedgaaet til nominelt 100—104 Pesetas for samme Sort, da paa Grund af den formindskede Export af Vin Forbruget af fremmed Sprit næsten er ophørt. Hertil bidrager ogsaa den forøgede Tilvirkning i Landet saavel af Vinsprit som af s. k. Industrisprit, hvortil nu i stor Skala anvendes "dari,, Frøet af "Sorghum tartaricum", der indførtes fra Syrien, og de lave Priser, hvortil begge Slags Sprit udbydes.

De fornemste til Spanien indførte Artikler, der direkte eller indirekte er af Interesse for de forenede Rigers Handel og Søfart, udgjorde: Stenkul og Cokes, 1891: m. Tons 1 924 222, 1890: 1 717 703, Tjære, Beg og Asfalt, 1891: 36 378, 1890: 30 092, Stenolier, raa, i samme Aar 59 209 og 55 054, do. rektificerede 1 097 og 3 135, Glas, ordinært, i Flasker etc. 3 815 og 4 208, Takjern og Jernskrab 34 560 og 34 335, Jernrør 11 869 og 9 809, Støbegods, ordinær Vare, 4 831 og 5 547, do., fine Artikler 1 374 og 1 225, Jernbaneskiner af Jern og Staal 15 810 og 38 273, do. for de privilegerede Jernbaneselskaber 12 451 og 9 146, Jern og Staal i Plader over 6 mm Tykkelse 4 173 og 3 790, do. til 6 mm og i Stænger 18 626 og 19 654, do. i store Stykker 7 043 og 7 565, Jern- og Staaltraad 6 185 og 5 026, Spiger og Skruer af Jern og Staal, m. Tons 4 487 og 4 482, smedede Jernrør 4 160 og 3 959, smedede finere Arbeider af Jern og Staal 6 829 og 8 201, Papir, endeløst, til Trykning, 1 288 og 1 521, Karduspapir 1 971 og 1 734, Træmasse 11 597 og 6 495, Tran og Fedt af Dyr 17 965 og 15 146, Huder og Skind, uberedte, 8 389 og 7 808, Guano og andre Gjødningsstoffer 55 885 og 46 889, Agerbrugsmaskiner 1 276 og 909, Motorer 8 139 og 9 418, saltet Kjød og Tasajo 304 og 296, Flesk og Smult 4 788 og 9 342, Smør 228 og 278, Klip- og Tørfisk 43 577 og 47 403, konserverede Madvarer 134 og 149, saltet og røget Fisk 109 og 82, Ost 1 507 og 1 331, almindelige Trævarer Kub.-M. 581 043 og 576 200, Sprit

og Brændevin Hl. 462 036 og 602 084. Værdien udgjør ialt af de fornemste Importartikler 1891: Pesetas 862 335 075 og 1890: 810 062 842.

Export. De fornemste spanske Produkter udførte fra Havnene i Distriktet med direkte Bestemmelse for Norge bestod som i foregaaende Aar af 140 Sække Fjær fra Barcelona, 35/1, 60<sup>2</sup>/<sub>2</sub>, 176/4 Piber Vin og 74 Sække Fjær fra Tarragona, 379 arrs. Vin, 1 582 arrs. Rosiner, 160 arrs. Figen, og 4 800 arrs. Mandler fra Malaga og 7 897 Tons Salt fra Torrevieja.

Indirekte med danske Dampskibe for Kjøbenhavn er derhos aflastet i Tarragona, Denia og Malaga Partier Vin, Rosiner og Frugter for Omskibning til Norge og Sverige.

Fra de øvrige Havne i Distriktet er ingen direkte Export foregaaet til de forenede Riger.

De fornemste Artikler, der kunne interessere Norges Handel og Søfart, og som er udført fra Spanien, er: Blymalm, ikke sølvholdig, m. Tons, 1890: 2 082, 1890: 3 105, do. sølvholdig, 1891: 7 833, 1890: 9 849, Zinkmalm, 1891: 38 582, 1890: 47 025, Kobbermalm i samme Aar 686 500 og 704 591, Jernmalm 4 369 623 og 5 708 811, Jernkis (pirita de hierro) 283 724 og 163 825, Mangan 3 885 og 5 570, Takjern 66 657 og 67 446, Stangjern 1 395 og 490, kasserede Jernbaneskiner 3 268 og 8 160, Kobber etc. 32 423 og 39 121, Kviksølv 1 886 og 989, Bly, sølvholdigt i Takker 72 387 og 81 231, do., ikke sølvholdigt i Takker 73 352 og 59 094, Zink i Takker og Plader 2 047 og 2 010, Lakritsrod 2 504 og 2 766, Lakrits 645 og 689, Salt 225 870 og 258 030, Sæbe 8 149 og 7895, Uld 4 375 og 4 972, Korkebark, uforarbejdet 3 594 og 2 475, Expantogræs 47 736 og 49 339, Mandler, uskallede, 2 695 og 6 505, do., skallede, 3 789 og 1 375, Oliven 3 752 og 4 909, Hasselnødder 8 419 og 5 773, Figen 3 395 og 4 428, Rosiner 28 707 og 50 816, Citroner 3 638 og 5 509, Apelsiner 66 258 og 101 472, Vindrueer 22 353 og 25 325, Olivenolie 10 996 og 14 616, Vin, almindelig, Hl. 10 976 902 og 9 197 686, do. fin 269 505 og 280 238. Værdien var 1891: Pesetas 854 965 180, 1890: 824 785 335.

Siden Konsulatets Rapport af 17 April 1891 er følgende Forordninger udstedt om Handel og Søfart:

Ved Lov af 14 Juli 1891 bemyndigedes den spanske Bank (Banco de Espana) til at sætte i Omløb Sedler til et Beløb af 1500 Millioner Pesetas i Stedet for 750 Millioner, som Dekretet af 19 Marts 1874 tillod, med Forpligtelse til i Filial- og Hovedkontorernes Kasser at have en Beholdning af præget Mynt eller af Guld og Sølv i Barrer, modsvarende mindst  $\frac{1}{3}$  af Seddelbeløbet, og af denne Trediedel Halvdelen i Guld.

Den 31 December 1891 udfærdigedes en ny Toldtarif, der traadte i Kraft 1 Februar sidstl.

I en Ordre fra Finantsministeren af 25 Februsr sidstl. opgives de Lande, hvis Produkter til og med 30 Juni førstk. nyde de lavere Toldsatser, der fortsættes i den konventionelle Toldtarif, som samtidig kundgjordes den 1ste Marts sidstl. Disse Nationer er: Norge, Sverige, Tyskland, Østerrige-Ungarn, Belgien, Columbia, Storbritanien og Irland, Hawaii, Italien, Marokko, Nederlandene, Paraguay, Schweitz, Venezuela, Finland og Japan.

For at kunne nyde godt af de i den konventionelle Tarif bestemte Toldsatser maa Varerne ledsages af Oprindelsesbevis. Herfra er Klipfisk, kommende direkte fra norsk Havn, fritaget.

Finantsministeren udfærdigede den 23 Marts en Ordre, hvori foreskrives, at naar en Vare, der er et Produkt fra en begunstiget Nation, transporteres i Transit gennem et ligeledes begunstiget Land, bør denne Transit bekræftes

for at Varen kan nyde de lavere Toldsatser, idet det dog er tilstrækkeligt, at i selve Oprindelsesbeviset eller i et særskilt Dokument, udfærdiget af Toldkammeret i den Havn, hvor Omladningen iværksættes, viseret af den spanske Konsul, opgives Navnet paa det Skib, hvori Varen er transporteret, Stedet, hvorfra det er kommet, og Navnet paa det Skib, hvori den er om- lastet samt paa den spanske Destinationshavn. For at bestyrke Transiten af begunstigede Nationers Produkter gennem Lande, hvormed Spanien ikke har afsluttet Konventioner, bør Varen ledsages af et Bevis fra Toldkammeret i den begunstigede Nations Havn eller fra Myndighederne paa det Sted, hvorfra Varen er expederet med Bestemmelse for Spanien, hvori opgives Slags, Mærker, Numer, Bruttovægt og Indhold af Kollier, samt Afgangsstedet og Destinationshavnen i Spanien. Dette Bevis kan efter Afsenderens Be- kvemmelighed enten udfærdiges særskilt eller vedføies selve Oprindelses- beviset.

---

Fra norske Skibe anmeldtes i Aaret 3 Rømninger. Paa Grund af de høie Vexelkurser paa Udlandet er kun to Sømandsanvisninger paa Norge udstedt i 1891.

Vexelkurserne i Barcelona paa Paris 8 D. Sigt var i 1891: Januar høiest 3.10, lavest 2.25 % Præmie, Februar h. 3.20, l. 2.65 %, Marts h. 3.20, l. 2.90 %, April h. 3.10, l. 2.85 %, Mai h. 7, l. 3.10 %, Juni h. 6.30, l. 4.20 %, Juli h. 7.70, l. 5.20 %, August h. 8.20, l. 7.60 %, September h. 8.50, l. 7.80 %, Oktober h. 12.50, l. 8.50 %, November h. 14, l. 10.90 %, December h. 13.60, l. 11 % Præmie og i 1892: Januar h. 15.20, l. 13.80 %, Februar h. 15.25, l. 13.80 %, Marts h. 21.25, l. 15.25 % Præmie.

Paa London 90 D. dato:

1891: Januar høiest pesetas 25.75, lavest P. 25.17 pr. £, Februar h. 25.77, l. 25.75, Marts h. 25.75, l. 25.70, April h. 25.72, l. 25.68, Mai h. 26.50, l. 25.74, Juni h. 26.74, l. 26.15, Juli h. 26.62, l. 26.35, August h. 27.05, l. 26.97, September h. 27.15, l. 27.10, Oktober h. 28.15, l. 27.20, November h. 28.38, l. 27.72, December h. 27.70, l. 27.35.

1892: Januar høiest Pesetas 28.75, lavest 28.35, Februar h. 28.75, l. 28.40, Marts h. 30,12, l. 28.75 pr. £.

Idag (25 April) noteres der paa Paris 8 D. S. Pesetas 118.70 pr. 100 fr., London 90 D. D. P. 29.50 pr. £.

Store Tab har ved disse Kursstigninger rammet de Personer i Norge og Sverige, der ikke har taget Hensyn til de fornyede Advarsler, jeg i mine Rapporter har fremsat, men har indgaaet Forbindelser med Spanien, hvor Værdien af de solgte Varer eller Fragtbeløbet er stipuleret i Pesetas.

**C. A. Dahlander.**

## Galatz.

*Aarsberetning dateret 3 Juni 1892.*

Til Braila ankom med Ladning 2 norske Dampskibe, dr. 2 422 T. og 3 i Ballast, dr. 2910 T., alle fra fremmede Lande. Samtlige afgik med Ladning, 1, dr. 1 147 Tons til Bergen, Resten til Udlandet.

Til Galatz ankom fra fremmede Lande med Ladning 7 Dampskibe, dr. 7 512 T. og i Ballast 13, dr. 15 632 T., der alle afgik til Udlandet, 1, dr. 849 T. i Ballast, Resten med Ladning.

Til Sulina ankom i Ballast fra Udlandet 9 Dampskibe, dr. 11 876 T., der alle afgik med Ladning til Udlandet.

Til Constantza ankom fra Udlandet et Dampskib, dr. 1 048 T., der afgik med Linfrø til Marseille.

Ialt ankommet 35 Dampskibe, dr. 41 400 Tons.

Intet svensk Skib ankom.

Høsten i 1891 var ikke stor og anslaaes til: For Hvede ca. 90 %, Rug 60 %, Byg 60 % og Mais 90 % af en Middelhøst. Der udførtes over Sulinamundingen af Korn i 1891 29 920 000 Hl. mod 1890 31 270 000, Mel etc. 1891 15 622 Tons, 1890 9 674 T., Vin 1891 900 T., 1890 2 275 T., Furu- og Granbord 4 387 660, 1890 4 227 239, Do. Kubikmeter 1891, 290 613, 1890 192 613. Indførselen sammesteds 1891 er kun opgivet i Statistiken for Petroleum, 141 579 Kasser og 13 760 T., og Kul 250 000 T.

Fra Sulina afgik i 1891 1 246 Dampskibe, dr. 1 429 433 T. og 477 Seilskibe, dr. 82 597 T. Middeldrægtigheden for Dampskibe var saaledes i 1891 1 147 T., 1890 1 118 T., 1889 1 037 T. Norge deltog med 29 Dampskibe, dr. 34 455 T., Sverige derimod ikke.

Havnen Costanza (Kustendje) i Dobrogja besøgte i 1891 af 197 Skibe, dr. 154 919 T. Udførselen udgjorde 287 140 Quarters Korn og Oliefrø. Den fornemste Artikel var Byg, 175 000 Quarters. Af Kul indførtes 9 385 T. Byen Costanza er for Tiden lidet betydelig; den tæller 7—8 000 Indbyggere og dens Vandforsyning lader meget tilbage at ønske. Havnen er liden og ikke meget dyb; man paatænker at forbedre og forstørre den.

Arbejderne paa Donaubroen gaar regelmæssigt fremad. Broen forbindes mellem Fetesti og Cernavoda ved Jernbanen Cernavoda—Costanza, sidstnævnte Havn direkte med det cisdanubiske Rumænien. Man kan haabe paa dens Fuldførelse i 1894.

Rumæniens Budget for 1892—93 udviser i Indtægter frc. 179 600 000. I 1887—88 var Budgettet ca. 140 Mill. De forskellige Budgetter i dette Tidsrum have stillet sig fuldkommen i Ligevægt, da Indtægterne have naaet og tildels overskredet Anslagene, og der ved Slutningen af 1890—91 var et Overskud af ca. 10 Mill. frc.

Rumæniens Statsgjæld udgjorde: 6 % Statsobligationer frc. 29 134 700, 5 % Do. 26 200 000, 5 % uopsigelig Rente 33 337 500, 5 % Do. amortissabel 415 532 000, 4 % Do. 397 919 000, 51 259 566 skyldig for Jernbanen Suceava Roman Jassy, Laan til Despositokassen 15 420 561. Den hele aarlige Udgift herfor er frc. 57 495 007 eller 5.93 % af Kapitalen. Gjælden krævede  $\frac{1}{4}$  1888 en aarlig Udbetaling af ca. 63 Mill. frc. For Finantsaaret 1892—93 er bevilget en ekstraordinær Kredit af over 300 Millioner, men Finantsministeren har besluttet at limitere de nye Emissioner til 75 Millioner.



Ved en ny Lov er der dannet et Fond i Finantsministeriet til Indkjøb af amortiserede Statsobligationer og Rente udenfor de normale Afbetalinger.

Rumæniens Nationalbank, grundlagt 1881, har fæstet dyb Rod i Landets økonomiske Tilværelse. Omsætningen var 850 Mill. franc. i 1891, udstedte Sedler udgjorde 155 Mill., der alene tjente til Cirkulationens Behov, da der ikke i Rumænien er nogen Præmie paa Guld. Diskontoen var over 135 Mill. franc. Nettoudbyttet udgjorde ca. 3 200 000 franc., hvoraf Aktionærerne efter forskellige Afsætninger erholdt  $17\frac{7}{10}\%$ . Bankens Reservefond er nu 5 631 000 franc., og Kurserne for Aktierne, lydende paa 500 franc., er 1 640 franc.

Hypothekanstalterne i Rumænien er nu ordnet ved en ny Lov. Hidtil var der i hvert Distrikt en Hypothekbankanstalt hvis Midler var ydet af Staten, Distriktet og tillige af private Kapitaler. Disse Indretninger skal nu erstattes af en Generalhypothekbankdirektion med Sæde i Hovedstaden og Afdelinger i alle Distrikter. Kapitalen, fastsat til 20 Mill. franc., skaffes udelukkende af Staten. Man haaber at denne nye Institution ved at drage sig til Nytte de tidligere Kassers Erfaringer, vil bidrage mere til at forbedre Bøndernes materielle Stilling.

Kurserne paa de fornemste Værdipapirer var henholdsvis 31 Decbr. 1890, 31 Decbr. 1891 og 31 Mai 1892: 5 % uopsigelig Rente 101,  $99\frac{3}{4}$ ,  $100\frac{1}{2}$ , 5 % opsigelig Do.  $99\frac{5}{8}$ ,  $98\frac{1}{2}$ ,  $98\frac{3}{8}$ , 4 % Do.  $85\frac{1}{2}$ ,  $85\frac{1}{8}$ ,  $84\frac{1}{8}$ , 6 % Obligationer  $100\frac{1}{2}$ , 101,  $99\frac{3}{4}$ . Nationalbanken 1480, 1 606, 1 640, Societé d'ass Dacia Romania 346, 390, 395, Do. Nationala 382, 392, 418.

Kurser. Middelkursen paa London var i 1891 ca. 25.22 $\frac{1}{2}$  for Anvisninger og 25.08 for Vexler, 3 Mdr. Dato. Den 31 Mai 1892 var Kurserne paa London, 3 Mdr. D. 25.10, Do. Anvisninger 25.20, Tyskland, 3 Mdr. D. 122.90, Frankrige Do. 99.65, Antwerpen 99.25. Nationalbankens Diskonto er 6 %, Indlaansrenten paa Dopusitum 7 %.

Handel. Rumæniens Handel har i 1891 taget stort Opsving. I Juli udløb Toldkonventionerne med de andre Lande, og Forventningen om at enkelte Artikler vilde blive underkastet højere Toldsatser end før, bevægede Handelsmændene til at anlægge store Forsyninger af disse Varer. Efter officielle Opgaver var Indførselen indtil Slutningen af Juli 1891 420 000 Tons til en Værdi af  $307\frac{1}{2}$  Millioner, medens den for hele Aaret 1890 var 543 000 Tons til Værdi  $362\frac{1}{2}$  Million. Den nye Generaltoldtarif, der kommer til Anvendelse paa Varer fra alle Lande uden Forskjel, er nærmest af en moderat Natur. Protektionistiske Toldsatser rammer de Varer, som produceres eller fabrikeres i Landet, saasom almindeligt Klæde, Sæbe, Lys, Papir, almindeligt Glas og Stentøi, Tongværk, Skind, Petroleum, Mel, Drikkevarer, konserverede Fødemidler, Møbler m. m. Regjeringen har ogsaa Adgang til at paalægge Retorsionstold.

Prisen paa Kornvarer undergik Bevægelser paa fremmede Markeder, forarsaget ved den slette Høst i Rusland og Udførselsforbudet derfra. Denne Omstændighed fremkaldte og opmuntrede her Spekulationen i stor Skala, og da om Høsten Reaktion indtraadte i Priserne, var vor Handel engageret i Haussen med store Kvantiter Korn, delvis afsendt til England, Marseille, Antwerpen og andre Havne, hvilket medførte betydelige Tab. Ved Slutningen af December var der i Sulinas Havn ca. 140 000 T. Korn til Udslibning under Vinteren. Priserne varierede som følger: For Hvede franc. 16.25—20.80, Mais 11—15.20, Rug 13.50—23.75, Byg 10.15—13.80.

Fragterne pr. Ton fra Donauhavne (indtil Braila) til England var ved Skibsfartens Aabning 15 sh. og varierede senere mellem 12. 9, 17., 15. 6 og 17. 6. I Juni gik de ned til 10. 6 og steg successivt til 17.

Paa Grund af de store Skibninger grundet paa Situationen i Rusland var der i November en pludselig Opgang af Fragterne, der da naaede 21 sh. for tilsidst at gaa ned til 17 sh. 3 d. Fragterne paa Sulina var høiest 18 sh. i November, lavest 9 sh. 6 d. i Juni. Den 31 Mai 1892 var Fragterne til Storbritanien fra Donau 10 sh. 6 d, Sulina 9 sh. 9 d.

Indførselen udgjorde i 1891: 702 481 Tons til Værdi frcs. 362  $\frac{3}{10}$  Millioner og Udførselen 2 054 606, Værdi 274  $\frac{7}{10}$  Mill. frcs. Det store Overskud af Indførselen 1891 mod 1890 forklares af de store Forsyninger før den nye Toldtarifs Indtræden. Denne Omstændighed, samt Toldforhøielserne bevirkede, at Toldindtægterne steg fra 22 $\frac{1}{2}$  til 27 $\frac{1}{2}$  Mill. frcs.

Af Udførselen repræsenterede Kornvarer ca. 223 Mill. frcs.

Af Rumæniens indenrigske Handel repræsenterede Vareombyttet med Norge og Sverige i 1890: Indførsel derfra frcs. 79 422, Udførsel frcs. 30 375, og i 1891: Indførsel 20 011, Udførsel 95 455.

Høsten af Korn, Hamp og Lin i Rumænien udgjorde i 1890 ca 53 Mill. Hektoliter, Tobak ca. 2 $\frac{1}{2}$  Mill., Poteter ca. 42 Mill., Bønner ca. 19 Mill., Ærter ca.  $\frac{1}{2}$  Mill., Hø ca. 811 Mill. Kilogram.

Af Faar var det hele Antal ca. 4 $\frac{1}{2}$  Mill., og Produktionen af Uld 7 300 000 Kilogram.

Af Vin produceredes 746 950 Hektol. rød og 2 334 250 Hl. hvid Vin. Gjennemschnittspriserne paa Stedet var for den bedste 5 frcs. pr. Decaliter, middels 3 frcs. 50, ordinær 1 à 2 frcs.

Af Husdyr fandtes Oxer 1 250 590, Kjør 820 510, Bøfler 47 250, Kalve 333 000, Faar og Lam 4 642 260, Bukke 360 140, Svin 926 120, Heste 595 000.

Høsten for 1892 ser lidet lovende ud. Den stadige Tørke, især i Moldaudistrikterne, forenet med en usædvanlig Varme har bevirket stor Skade paa Hvede, Byg og Rug. Distrikterne i Vallachiet er mindre medtaget, da der nylig er faldt Regn. Mais, der har større Modstandskraft, staaer bedre, ogsaa i Moldau. Raps har lidt meget.

Sundhedstilstanden er tilfredsstillende i hele Landet.

**Louis Mendl.**

---

## Madrid.

*Aarsberetning dateret 9de Juni 1892.*

Spanien gaar nu en ny Periode imøde derved, at dets Toldsatser i betydelig Grad kommer til at forhøies. Jeg agter i denne Beretning at paa-pege, i hvilken Grad denne Toldforandring kommer til at indvirke paa de Artikler, som mest er Gjenstand for de forenede Rigers Export til Spanien, med Undtagelse af dem, der høre til Næringsmidlerne.

Træ. Paa Planker, Bord, Spirer og Bjælker er foreslaaet en Toldforhøielse fra Pesetas 2 til Pesetas 5 pr. Kubikmeter, hvilken Toldsats dog muligens kommer til at reduceres. Da de forenede Riger, som man jo maa haabe, kommer til at behandles som mest begunstigede Nationer, turde en Forhøielse ikke have nogen Indvirkning paa deres Export, da Spanien i alle Fald maa importere Raavaren, og dets egen Produktion deraf er for-

svindende liden i Forhold til dens Import, som gaar op til ca. 30 000 000 Pesetas om Aaret.

For hævlede Bord og Snedkerarbejder viser den nye Toldtarif en Forhøielse fra Pesetas 2 pr. til Pesetas 9 pr. Kub.-Meter for førstnævnte og Pesetas 24 pr. 100 Kg. for sidstnævnte Artikel. Med Hensyn til begge disse Artikler turde saaledes Exporten fra de forenede Riger blive stængt.

Paa Træmasse viser den nye Tarif en Forhøielse fra Pesetas 0.20 til Pesetas 1 pr. 100 Kg. For Papirfabriker, der forbruge Tusinder af Tons Træmasse om Aaret, kan en saadan Forhøielse blive mærkbar, men da intet andet Raastof er at faa, vil vistnok Importen deraf paa det nærmeste blive uforandret. Vistnok skal det være paa Tale at oprette Fabriker for Tilvirkning af Træmasse af importerede Trækubber; ligeledes har jeg hørt, at nogle Fabriker agter at indrette sin Fabrikation med Filler som Raastof, hvilke kan erholdes til meget lave Priser, som Følge af, at der for samme er fastsat en Udførsels-told af Pesetas 4.00 pr. 100 Kg. Det er dog neppe sandsynligt, at Filler kan faa nogen synderlig stor Anvendelse, da Maskinerne for disses Behandling ligesom Fabrikationen i det Hele taget er kostbarere.

For Tiden er 2de større Papirfabriker under Opførelse i Nærheden af Bilbao, hvoraf den ene skal kunne tilvirke 10 Tons og den anden 12 à 20 Tons pr. Dag. Importen af Træmasse turde saaledes snarere øges, dels paa Grund af de nævnte Fabrikers Tilkomst, dels paa Bekostning af Importen af Trykpapir, som kommer til at paalægges en noget højere Told.

Paa Skrivepapir og finere Papir bliver ikke Tolden forhøiet.

Paa Tjære bliver Tolden paa det nærmeste uforandret. I Sammenhæng hermed bør nævnes, at der til Spanien indføres, ifølge den sidste Statistik, ca. 30 000 Tons Tjære, Asfalt og Betun om Aaret, hvoraf over 18 000 Tons fra England, over 8 000 fra Frankrige og lige meget fra Belgien, 3 Tons fra Finland og kun 30 Tons fra Sverige, men intet fra Norge. Af disse Lande er det kun Frankrige, som har egen Produktion, saaat Størstedelen indføres indirekte over England og Belgien fra Produktionsstederne Sverige, Norge og Finland. Jeg har i den senere Tid undersøgt Markedet med Hensyn til denne Artikel, og fundet det meget amineret for svensk og norsk Tjære, saa Exportørerne har god Grund til at have sin Opmerksomhed henvendt paa direkte Export til Spanien.

Jern: Paa Rujern bliver Tolden uforandret for begunstigede Nationer. Paa Stangjern og almindeligt Staal i Stænger bliver Tolden forhøiet fra Pesetas 8.65 til Pesetas 9.50 pr. 100 Kg., hvilket nok kan faa Indflydelse paa vor Export af Stangjern, som allerede nu staar næsten dobbelt saa høit i Pris som det indenlandske, men da det svenske Jern er nødvendigt til visse Brug, tør man haabe, at Exporten deraf ikke kommer til at formindskes, især da en forøget Industri kræver et godt Jern.

Toldforhøielsen paa almindeligt Staal i Stænger vil vistnok ikke indvirke synderlig paa Importen i den nærmeste Tid, thi man er her vant til at bruge udenlandsk Staal. I Spanien tilvirkes Staal, — baade Bessemer og Martin, — det første især til billige Priser, og den Dag maa komme, da det spanske Staal fortrænger det udenlandske fra Markedet, paa samme Maade som det er skeet med det spanske Stangjern, der har gjort det engelske og det belgiske overflødigt. Der findes allerede nu i Nordspanien ikke mindre end fem Staalværker, hvoraf de to er meget betydelige.

Det varer vistnok ikke længe, inden der opstaar nye Jern- og Staalværker i et nyt Kuldistrikt i Nærheden af Staden Leon, som kommer til at

forbindes med Bilbao ved en Jernbane. I dette Distrikt har man opdaget mægtige Kulformationer, og Brydningen er allerede delvis begyndt. Med den udmærkede Bilbao-Malm lige ved Haanden er det sandsynligt, at en storartet Jernbedrift kommer til at opstaa.

Paa finere Staal, s. k. Crisolstaal er der lagt en Told af Pesetas 25 pr. 100 Kg., hvilket tyder paa, at man vil understøtte dets Tilvirkning i selve Landet. Jeg tror imidlertid, at den finere Staaltilvirkning i Spanien kommer til at kræve endnu mange Aar, inden den kommer i Gang, da Staalbehandlingen for Tiden er lidet udviklet og indskrænker sig til grovere Sorter. Man ved, at endogsaa Frankrige, som har en betydelig Staalproduktion, alligevel maa importere Størstedelen af sit Behov af finere Staal. Hvad angaar Forskjellen i Fortoldningen af almindeligt og finere Staal, frygter jeg for, at der kommer til at opstaa Forvexlinger til Skade for den første Slags, thi i den nye Toldtarif staar der ved Satsen for Crisolstaal en Anmærkning, der angiver Maaden at skjelne dette fra almindeligt Staal. I denne Anmærkning nævnes blandt andre Kjendetegn, at Crisolstaal fremstilles i runde, firkantede, ottekantede og flade Stænger. Det samme er jo ogsaa Tilfældet med almindeligt Staal i Stænger, som betaler kun Pesetas 9.50 pr. 100 Kg. Certifikatet maa derfor affattes saa nøiagtigt som muligt for at undgaa Feiltagelser ved Toldbehandlingen.

Paa Hesteskosøm er Tolden forhøiet fra Pesetas 14.85 til Pesetas 25.00 pr. 100 Kg.; men dels maa man haabe, at denne Forhøielse ved Afslutning af Traktat vil blive reduceret, dels vil den vistnok ikke øve nogen synderlig forstyrrende Indflydelse paa de forenede Rigers Export til Spanien, da Søm ikke kan tilvirkes her af Mangel paa passende Raastof, thi dets Indførelse i Form af svensk Stangjern vilde kræve en Told af Pesetas 9.50 pr. 100 Kg., saa Toldforskjellen mellem Raastoffet og den færdige Vare ikke bliver tilstrækkelig stor til at beskytte Fabrikationen, især naar man tager i Betragtning, at det til Driften nødvendige Kul er forholdsvis dyrt. I Provindsen Malaga findes Trækulsjernfabrikation, og skulde dette kunne tilvirkes til forholdsvis samme Pris som andet spansk Jern, saa vil det antagelig inden kort Tid være forbi med al Import af udenlandske Hesteskosøm.

Paa Staaltraadlinier bliver Tolden forhøiet fra Pesetas 6.55 til Pesetas 18.75 pr. 100 Kg. I Spanien er der for Tiden intet Traadtrækkeri af Betydning, men om saadanne skulde opstaa, produceres der endnu ikke i Landet et saa godt Staal, at man deraf kunde tilkirke Staaltraadlinier, der kunde konkurrere med Udlandets; man maatte derfor importere dertil egnet Traad, hvorpaa der hviler en Told af 12 Pesetas for grovere og 16 Pesetas for finere med 0.43 m.m. som Grænse mellem disse Toldsatser.

Paa Grovsmedarbeide, Spader, Gruberedskaber etc. er Tolden forhøiet fra Pesetas 19.85 til Pesetas 25.00 pr. 100 Kg. Den tidligere Told vanskeliggjorde allerede Importen, og den forhøiede Told kommer til at hemme samme, eftersom der bygges Fabriker i Landet; der findes nemlig hertil tjenligt Raastof og Fabrikationen kræver kun liden teknisk Uddannelse. For Tiden findes kun nogle mindre betydelige Fabriker for denne Vare.

Paa Motorer er der lagt en Told af 18 Pesetas pr. 100 Kg. fra 2 Pesetas, paa Lokomobiler, Lokomotiver og Dampkjedler 28 Pesetas, disse betalte før 2 Pesetas pr. 100 Kg. Paa Maskiner i Almindelighed til Brug for Industrien, samt løse Maskindele er Tolden nu sat til 20 Pesetas; betalte før 8 Pesetas pr. 100 Kg.

Disse Toldsatser er egentlig prohibitive; men disse Artikler kommer vistnok fremdeles til at importeres, forsaavidt som den indenlandske Fabri-

kation ikke magter at tilfredsstille Behovet, hvilket endnu turde vare mange Aar; man mener nemlig her, at Importen af Motorer, iberegnet Lokomobiler, Lokomotiver og Dampkjedler, gaar op til en Værdi af over 12 000 000 Pesetas, og af Maskiner i Almindelighed til Brug for Industrien samt løse Maskindele til ca. 30 000 000 Pesetas om Aaret. Værksteder, som tilvirke Motorer og Dampkjedler, findes i et Antal af ti, hvoraf to er betydelige. Af disse to har det ene, „La Maquinista Terrestre y Maritima“ i Barcelona, nylig kontraheret om Tilvirkningen af Dampmaskiner til en Del af Statens under Bygning værende Orlogsfartøier, der alle skal bygges i Landet og af indenlandsk Materiale. Værdien af de inden Landet fabrikerede Dampmaskiner og Kjedler udgjør kun omtrent en Fjerdedel af Importen. Af Værksteder for Tilvirkning af Maskiner i Almindelighed for Industrien findes ingen af nogen Betydning i Landet, saa nogen Specialfabrikation saagodtsom ikke eksisterer.

Paa Agerbrugsmaskiner viser den nye Tarif en Forhøielse fra 10.95 Pesetas til 14 Pesetas pr. 100 Kg. En Ploug af den mest brugelige Sort veier ca. 30 Kg., saa den nye Told vil udgjøre Pesetas 4.20 pr. Stykke eller ca. 20 % af Tilvirkningsværdien. Det er givet, at en saadan Told maa virke hemmende paa Importen. For Nærværende findes der adskillige Værksteder for Tilvirkning af Agerbrugsmaskiner, men disse er alle mindre betydelige. Disse Værksteder turde dog som Følge af den høie Told faa forøget Afsætning, og lidt efter lidt fortrænge den udenlandske Import, som dog aldrig har været synderlig betydelig, idet dens Værdi ikke engang er gaaet op til en Million Pesetas om Aaret. De svenske Redskaber er meget efterspurgte, og vil vistnok ikke saa snart blive fortrængt fra Markedet.

I det Foregaaende er alene opgivet Toldsatserne efter den lavere Tarif.

Efter hvad der ovenfor er anført, skulde saaledes den nye Toldtarif medføre en forøget Industri i Landet i alle de Brancher, som her er opregnede, hvortil ogsaa turde bidrage den høist ugunstige Vexelkurs paa Udlandet, som man frygter for ikke vil forandres til det bedre, førend Loven af 14 Juli 1891, som tillader den spanske Bank at udstede tre Gange mere Sedler end Værdien af dens Metalbeholdning, bliver ophævet.

Der er dog mange Faktorer, som virker hindrende paa Landets industrielle Udvikling. Først og fremst den Ting, at der i dette Land findes faa ledende Mænd for en Industri; thi de Værksteder af nogen Betydning, som her findes, ledes i Almindelighed af Udlændinge.

Pengetilgangen er ogsaa meget begrændset, og Udlændinge anbringer vel kun nødig sine Penge i Spanien, hvor Pengemarkedets Stilling staar paa mindre sikker Grund. Endvidere turde den Uvished, man nærer om, hvor længe den nu indtrædende Toldbeskyttelse kommer til at bestaa, øve en skadelig Indflydelse, thi man kan befrygte, at de Fabriker, som i Anledning heraf opbygges, bliver færdige til at udbyde sine Fabrikater paa Markedet paa en Tid, da et andet, mindre gunstigt Toldsystem er indtraadt. Man maa nu haabe, at fordelagtige Traktater mellem de forenede Riger og Spanien kommer istand.

**A. F. Abrahamson.**

## Guatemala.

*Aarsberetning dateret 12 Mai 1892.*

Da Indenrigsministeren endnu ikke har publiceret de sædvanlige statistiske Meddelelser, kan jeg ikke give nærmere Opgave over Import og Export med flere Meddelelser, der kunde være nyttige for Udenforstaaende.

Republikens politiske Situation er for Tiden meget god, da den nye Præsident, General José Maria Reina Barrios, har begyndt sit Embede paa den mest forsonlige Maade og synes at tilfredsstille den største Del af Indvaanerne. Freden, det store Spørgsmaal for alle spansk-amerikanske Republiker, ansees sikret, og der er den bedste Følelse ligeoverfor Nabo-republikkerne Mexiko, Honduras og Salvador.

Den finansielle Stilling er langt fra god, da den tidligere Regjering, General Manuel Lisandro Barillas, efterlod en stor Gjæld, dels i Europa, dels her i Landet. Derhos fik Statsfunktionærerne i henved 8 Maaneder ingen Løn, og en stor Del af Statens fremtidige Indtægter, Told etc., var allerede disponeret. Under disse Omstændigheder har General Barrios et vanskeligt Arbejde for sig. Publikum viser stor Tillid til den nuværende Præsident, og det bedste Bevis herfor er, at Bankerne har reduceret sin Diskonto fra 12 til 8 % p. a., og at alle Slags Statspapirer er steget i Værdi til næsten det dobbelte, alt inden 7 Uger. Herværende Obligationer til 1 % maanedlig Rente udstedt som Ekvivalent til Ihænderhaverne af de af den forrige Regjering udstedte 3 Mill. \$ Papirpenge, som Publikum ikke vilde modtage til paalydende Værdi, noteres nu 65 Cents Dollaren, medens de kun for 7 Uger siden ikke kunde sælges for 35 Cents. Det er en Eiendommelighed, at de fremmede Ihænderhavere, nemlig de i Europa, har mere Tillid til disse Forskrivelsers Værd, end man har her i Landet, heri indbefattet den tidligere Regjering's Medlemmer. For i det Mindste at kunne betale en Del af Embedsmændenes tilgodehavende Løn, optog den nuværende Regjering et Laan paa \$ 400 000, der villig ydedes af Handlende og Plantere. Dette Laan skal tilbagebetales inden 4 Maaneder med Rente af 1 % Maanednen. Den første Betaling skeede allerede den 4 denes og det er ikke tvivlsomt, at man vil indfri sine Forpligtelser paa Dagen. Den hele Tid under Barillas Administration er Renterne af Statsgjælden, hvorfor Obligationer er udstedt, punktlig betalt. Det er besynderligt, at Regjeringen, skjønt den betalte Renter af alle Statsobligationer, ikke kunde betale Embedsmændene, men bemægtigede sig Beholdningerne og stiftede en stor svævende Gjæld. Dette skeede kun for at forbedre Landets Kredit i Europa for i Tilfælde at optage et stort Laan. Tiden har allerede bevist at denne Plan var uheldig. Den 15 Marts var efter officiel Opgave Statsgjælden \$ 17 376 768, nemlig civile Lønninger ca. \$ 907 000, militære Do. ca. 476 000, Deposita ca. 127 000, uindløste Anvisninger paa Statskassen ca. 108 000, flydende Gjæld ca. 1 508 000, indre konsolideret Do. 6 344 395, udenlandsk Do. Do. 4 546 500. Kaffe Export Bonds 526 523, Laan paa 1/2 Mill. \$ 289 500, Do. 1 Mill. 91 244, Do. 3 Mill. 2 433 189.

Inførselen i 1891 antages at være omtrent som i 1890, der angaves til \$ 7 639 833 i Guld. I de sidste 5 Aar er Indførselen stadig tiltaget, men 1891 har neppe holdt Skridt dermed paa Grund af de slette Salg,

hvortil maa føies den stadige Fluktuation i Sølv og Publikums ringe Tiltro til den forrige Regjering.

Angaaende Exporten kan jeg give min Rapport om Kaffe, den vigtigste Artikel. Efter statistiske Meddelelser fra Agerbrugsministeren udførtes i 1891 ca. 52 $\frac{1}{2}$  Mill.  $\mathcal{R}$ , medens ca. 7 Mill. anslaaes at være konsumeret i Landet. Med andre Ord, Høsten blev i en rund Sum anslaaet til ca. 59 $\frac{1}{2}$  Mill.  $\mathcal{R}$ . Gjennemsnitsprisen for Kaffe ombord i Skib kan sættes til 25 cent pr.  $\mathcal{R}$ , og den koster Producenten høist 12 cent. Høsten af den næstvigtigste Artikel, hvoraf Exporten ikke lønner sig paa Grund af den høie Pris i Landet, nemlig Rørsukker, blev anslaaet til: Sukker 1460937  $\mathcal{R}$ , værdsat til 12—14 cent, Panela (Kager af brunt Sukker) 1180637  $\mathcal{R}$  til 6 cent., Miel (Sirup) 1168350  $\mathcal{R}$  til 2 cent, Massabado 1084900  $\mathcal{R}$  6 cent. Denne betydelige Branche giver, efter hvad der siges, 100 %, og Produktionen er mindre end Konsumtionen.

Tobakshøsten anslaaes til 1619003  $\mathcal{R}$ . Paa Grund af den primitive Dyrkning er denne Næringsgren endnu i sin Barndom, og meget kan gøres for at forbedre dens Kvalitet og gjøre den mere værd at udføres. Kaffe-saavel som Sukkerdyrkingen er en af de mest fordelagtige Affærer, hvilket tydelig fremgaar af Produktionsomkostningerne for disse Artikler og deres Salgsværdi. Arbeide er endnu forholdsvis billigt, ialfald for Kaffedyrkning, medens for Sukkerdyrkning Jord kan faaes i stor Udstrækning og paa meget rimelige Vilkaar. Tobak voxer overalt, og Jord kan faaes overalt til meget lave Priser. I de varme Egne, hvor Jorden er yderst billig, kan Bananer, Vanille, Gummielasticum, Zarparrilla, Kakao og andre tropiske Produkter dyrkes næsten uden Udgift og lønner sig for Begyndere med liden Kapital; desværre er dog Klimaet ikke meget heldigt for Europæerne. Uagtet Arbeidshjælp er meget vanskelig at faa, er den Løn, som Plantagearbejderne erholder, meget ringe; i Gjennemsnit erholder de 37 $\frac{1}{2}$ —50 cents om Dagen. Paa Grund af de høie Priser paa Kaffe og Sukker er Dyrkning af andre Produkter, som Poteter, Grønsager, Melk, Smør, Ost, Hø etc. opgivet, og der betales følgelig en uhyre Pris for disse daglige Artikler. Poteter sælges for 12 $\frac{1}{2}$  cent pr.  $\mathcal{R}$ , Smør fra § 1.12 pr.  $\mathcal{R}$  etc. Det er klart, at her er et udmærket Felt for et godt Meieri, og jeg vil tilføie, at en Overproduktion ikke er at befrygte, da hidtil alle Fødevarer har været indført, enten fra San Francisco, som nærmeste Havn, eller Europa, der er over 6000 Mile borte. Egne ikke meget langt bortliggende fra de større Byer, som Guatemala, Antigua, Quezaltenango, Esquintla og Coban, egne sig meget for denne Slags Produktion og er meget billige.

Sølvspørgsmaalet bliver et meget alvorligt Spørgsmaal for Landet. Omtrent for 20 Aar siden havde Landet en meget god Guldmyntfod, og Guld var tilstede i saa stor Overflod, at Sølv i visse Tilfælde, specielt Skillemynt, kun var at erholde til en Præmie. Nu om Dagen gjælder en Guldmynt for en Sjældenhed og inden kort Tid ventes et Pund Sterling at blive værd § 7.50. Af Guatemalas Mynter blev alene i Omløb en Slags, der som kun af  $\frac{385}{1000}$  Finhed ikke lønner sig at exportere. Den faktisk mest brugelige Mynt er den peruvianske Sol og chilenske peso.

Efterat General Barillas overtog Magten er følgende Love publiceret:

1) Dekret af 31 Marts hvorefter det af 26 Mai, hvorved mange Artikler tilstodes fri Indførsel til Republikken, (se min Rapport for 1889), ophæves, medens efterfølgende herefter vil blive todfri, dog undtaget den Andel af Tolden, der tilkommer de fremmede Obligationseiere: Talg, Stearin, Fedt og Hvede. Stearin- eller Talglys erlægge herefter kun 50 % af den tidligere Told.

2) Dekret af 2 Mai vedtager den i Washington med Guatemalas Plenipotentiær sluttede Handelstraktat, der indeholder gjensidige Indrømmelser. Til Gjengjæld for den fri Indførsel til de forenede Stater af Sukker, Kaffe, The, Sirup og Huder tilstaaer Guatemala Toldfrihed for følgende Varer fra de forenede Stater: Levende Dyr, Byg, Bønner, friske Grønsager, Ris, Hø og Halm for Furage, Beg, Tjære, Harpix, Terpentin, Asphalt, Bomuldsolie og andre Produkter af samme Frø, Kviksølv, Kul, Guano og andre Gjødningsstoffer, Bygningstømmer, ubearbejdet og bearbejdet (?), Træ- eller Jernhuse, hele eller i Dele, glaseret Teglsten, Kalk, Cement, Skifer, Tegl af Ler eller Glas, Marmor i Blokke og Søiler, Vinduesindfatninger etc., Vandledningsrør, Gjørdetraad, Bøger etc., Jernbanemateriel, Vindusjalousier af Træ eller Jern, Jernovne, Maskiner, Guld og Sølv.

Til Gjengjæld for den eneste Udførselsartikel til de forenede Stater, Kaffe, har saaledes Guatemala tilstaaet fri Indførsel for en stor Del Varer; dogmaa det erindres, at mange Artikler ogsaa er fri for alle Nationer.

Den nu samlede Kongres har allerede givet Koncessioner for 4 Jernbanelinier, nemlig 1) fra Osos ved det stille Havn til Santa Catarina, San Marcos, 2) en Bibane fra et Sted kaldet El Naranjo, til Hovedlinien ved Santa Clara, 3) fra La Maquina, 16 Mile fra Havnen San José til Santa Lucia og derfra til Patulul, ialt 37 Miles, hvilket vil blive en stor Fordel for Kaffe og Sukkerplantere i den Egn. For alle disse Linier garanterer Staten en Understøttelse af \$ 10 000 pr. Mile, 4) Fra Port Barrios (før Santo Tomas) i Hondurasbugten til Byen Guatemala, ialt 186 Miles til en anslaaet Udgift af 10 Mill. \$ Guatemalas Mynt. Denne Linie har siden Præsident Barrios Tid været blandt Regjeringens og Publikums Yndlingsplaner, men da Regjeringen aldrig har kunnet bevæge europæisk eller amerikansk Kapital til at indlade sig paa dette store Foretagende, tror jeg neppe at denne Plan vil komme til Udførelse i den nærmeste Fremtid. De Indfødte mangler baade Kapital og Administrationsdygtighed til med Held at udføre et saa betydeligt Baneanlæg.

Skibsfarten. Herom kan jeg ikke give Detaljer, da, som ovennævnt, Statistiken endnu ikke er udkommet. Saasnart Oplysninger herom fremkommer vil de blive fremsendt.

S. Ascoli.

## Stuttgart.

*Aarsberetning dateret 14de Juni 1892.*

(Handelskammerets Beretning). Aaret 1891 betegnes i det Væsentlige ved en stadig Nedgang i Priserne paa Raastoffer, i Renter og Salgspriser, samt en febrilsk Usikkerhed og almindelig Tilbageholdenhed hos Forretningsmænd og Fabrikanter. For at forklare dette maa Hensyn tages til de 10 foregaaende Aars industrielle Udvikling, de internationale Tab paa Kapital og Transaktioner, den stadige Nedgang i finansielle Værdier og Modstødet fra fremmede Toldtarifers Side. Aaret 1889 var som et stationært Moment i den Overgangsperiode, der kan



kaldes overflødig Produktion, og som er langt fra sin Afslutning. Fabrikanterne benyttede sig af dette Moment for at kaste sig ind i hazardøse Spekulationer. Denne Anstrængelse fulgtes naturlig af en Svækkelse og derhos af andre uforudseede Begivenheder, nemlig voldsomme Fluktuationer i Priserne paa Raastoffe, som Bomuld, Jern, Skind etc., hvorhos Koalitionerne i Jern og Kemikaliebranchen ikke kunde opretholde de kunstige Priser; dernæst gik Konsumtionen i 1891 betydeligt ned paa alle Artikler og blandt alle Klasser af Befolkningen, og denne Forskjel mellem Tilbud og Efter-spørgsel forøgedes i Aarets Løb endnu mere ved den slette Høst, der medførte, i Nordtyskland Mangel paa Rug, og i Sydtyskland Mangel paa Vin, Frugt og Poteter; endelig lammede en vis Nervøsitet og Mathed de industrielle Kredses Kraft og medførte en Krise, især for Jern, Papir, Skind og Textilproduktionen. Hertil kommer en Reduktion i Markederne for Export-handelen, manglende Høst, Forhøielse af Tariferne og Nedgang i Værdier i alle Lande. Spinderiindustrien blev haardest rammet og Priserne gik længere ned end nogensinde siden 1840 til 1850. Industrien og Kapitalen led af denne Krise, der tydelig aabenbarede sig i Nedgangen i Priserne af 20—40 % og i overdrevne Tilbud i meget lave Priser; Krisen medførte ved Aarets Midte en økonomisk Likvidation. Würtembergs Industri er nu i de samme Vanskeligheder som før Aarene 1885—89, paa Grund af den stadige Prisnedgang, Lønningerne og Kulpriserne er gaaet op ligesom Bidragene til Arbejderforsikringen og de almindelige Udgifter, medens Salgspriser og Udbytte er aftaget. I enkelte Brancher er der endog arbejdet med Tab. Krisen har ikke været meget følbart for Arbejderne, og har været mere mærkbar i Industricentrene end i Provindserne, hvor den delvis opveies ved stor Bygningsvirksomhed og et sikrere Klientel. Blandt de forskellige Industrier er Krisen bleven mindst følt af Trikotvæverier og nogle Slags Silkevæverier, nogle specielle Maskinfabriker og Uhrfabriker, en Del af Kornhandelen, Møllerne, de store Bryggerier og Bygningsnæringerne. Især skyldes den nuværende halv febrilske, halv lethargiske Tilstand den lige til de private Cirkler gennemtrængende Spekulation. Koalitionernes Magt er nu bleven styrket ved Tilnærmelsen af de internationale Forbindelser. Würtembergs Industri og Agerbrug staar under Indflydelse af den politiske Stilling i Sydamerika, de nye Handelstraktater samt Landets Høst og Konsumtion.

Næringsmidler. Vinhøsten slog feil, Poteter gav slet Udbytte, Korn og Halm middels. Priserne paa Korn- og Kvægprodukter var gode. Industriplanterne undtagen Raps, var tilfredsstillende. Enkelte Steder gav Frugttræerne godt Udbytte. Agerbruget gav i det Hele et middels Udbytte, men Produktionspriserne var høiere end i tidligere Aar. Skjønt Agerbruget synes at gaa fremad, viser dette sig ikke i Transaktioner paa Landet, hvilket maa tilskrives den overdrevne Pris for Jorden, Bøndernes Mangel paa Fremfærd og manglende Dyrkningskapital. I Handelen med Korn og Mel kan noteres 3 opadgaaende Bevægelser, forarsaget ved den ugunstige Høst, Usikkerheden i Toldforholdene og Udførselsforbudene i Rusland. Møllerne drog Fordel af Opgangen i Priserne paa Raaproduktet og Tilbøieligheden til Hausse, der var bleven hemmet af den slette Høst i de sidste 10 Aar. Paa Grund af Indførselstolden 10 M. 50 pf. kunde Udlandet ikke konkurrere synderlig. Derfor var Salget gunstigere.

Humle. Høsten var kun  $\frac{2}{3}$  af en middels, men Kvaliteten tilfredsstillende. Priserne fra 60—90 M. pr. 50 Kg.

Ø1. Produktionen var i 1890—91  $3\frac{1}{2}$  Mill. Hektl. Indførselen steg til 84 000 Hektl. i 1889. Nedgangen i Konsumtionen skyldes den strenge

Vinter i 1890, de regnfulde Maaneder i 1891 og Mangelen paa Arbeide og Løn for Arbeiderne. Priserne var mindre indbringende paa Grund af Humlens Dyrhed og Kulpriserne samt stærk Konkurrence.

Vin. Enkelte Steder var Høsten saa ringe, at Presserne var lukket. Hele Udbyttet angives til 2 800 000 H. mod 11 Mill. i 1890. Mod Aarets Slutning steg Priserne, medens dog Efterspørselen, især hos Middelsklassen, aftog, hvorfor Salgspriserne ikke stod i Forhold til Indkjøbsprisen. Fabrikationen af mousserede Vine var normal.

Brændevin. Prisstigningen paa Grund af feilslagen Potetshøst i 1890 vedligeholdte sig, og steg i August til en ukendt Højde, ogsaa paa Grund af Uaaret i Rusland. Vinedikke var mindre efterspurgt; Koalitionen mellem Fabrikanterne opretholdt Priserne. Markedet for Kolonialvarer undergik ikke store Fluktuationer. Priserne paa Sukker holdt sig faste. Den daarlige Høst af Sukkerbeder i 1891 havde stor Indflydelse paa Fabrikationen. I Kaffe var Fluktuationerne mindre end før. Den ventede Prisnedgang fandt først Sted i Oktober. Senere gik Priserne op under Paavente af politiske Begivenheder i Brasilien. I The var Forretningerne gunstige, ligesaa i Ris, ialfald i Forhold til andre Kornsorter. Handelen i Detail med Kolonialvarer lader meget tilbage at ønske for de fornemste Artikler, dels paa Grund af Konkurrencen, dels fordi de Artikler, der ikke er Nødvendighedsartikler, kjøbes mindre i de store Byer. Salg af Sukker lønner sig aldrig videre for Detaillisterne.

Tobak. Sumatratobakens slette Kvalitet og en daarlig Høst bevirkede en Opgang i Prisen paa Brasiltobak. Cigaretforretningen var fordelagtig.

Kemiske Produkter og Droguer viste delvis nedadgaende Tendents. I des senere Aar viser der sig i Konventionerne mellem Fabrikanterne til Op-retholdelse af Priserne, en Fare, idet de opmuntre til Anlæg af nye Etablissementer. For Kinin varierede Prisen fra 32 til 39 Mark, bedste Kvalitet, anden 25 M. og derunder. Prisen paa Kokain vedbliver at stige. I 1891 er 30 nye pharmaceutiske Midler fremkommet. Af Farver gik Prisen paa Indigo ned med 15—20 %. I Brasiltræ er der efterhaanden kommet en Bedring i Varens Kvalitet, der har virket heldigt paa Forretningen. Pegu Catechu er bleven meget dyrere. Gambier er gaaet ned i Pris og Hamburg er i Stedet for London bleven det fornemste Oplagssted for den tyske Konsumtion. Priserne paa Quabrachotræet er gaaet meget ned ved Agioen i Argentina, hvorfor den Farve, som uddrages deraf, er bleven meget mere almindelig i Garverierne.

Olier. Rapshøsten slog først fejl i Tyskland og Ungarn, og denne Planteolie har nu at kæmpe med mange kunstige Olier. I Palme- og Kokusolien var en Nedgang paa Grund af det engelske Marked og Sæbefabrikanternes lidet gunstige Stilling. I Petroleum vedblev Baissen, Middelpriis i Bremen 12 M. 56 mod 13 M. 27 i 1890. Forretningerne var vanskelige og lidet lønnende.

Sæbe. Priserne gik ned, da Priserne paa Raastof var dalet. Fabrikationen af Husholdningssæbe gik heldigt, hvilket ikke var Tilfældet med Sæbe for tekniske Øiemed. Toiletsæbe solgtes billigt men med ringe Udbytte formedelst Konkurrencen. Angaaende Arbeiderforsikringen anførte Fabrikeierne Følgende: "Vi betaler Forsikringsbeløbet for vore Arbeidere. Fradrag alene af en Del af dette Bidrag ophidser i den Grad Arbeiderne mod Statens Formynderskab og gjør dem saa uimodtagelige ligeoverfor Lovens Fordele, at man burde indbefatte alle tre Forsikringer i en eneste".

Priserne paa calcineret Soda er steget med 80 %, i Detail med 40 %.

**Textilindustrien.** Aaret 1891 bragte Skuffelser i alle Brancher undtagen Trikot- og Silkevæveriet. Overflødige Tilbud af alle Raastoffe bevirkede en stadig Prisnedgang, hvorhos Produktionen, der havde vænnet sig til de sidste Aars voxende Efterspørgsler, snart blev for stor paa Grund af aftagende Ordres og formindsket Konsumtion blandt alle Klasser af Befolkningen. Heraf fulgte Reduktion af Arbeidstid og Produktion.

I Bomuld var der en Prisnedgang og et ugunstigt Aar baade for naturlig og fabrikeret Bomuld. For Blegning og Appretur var Udbyttet ringe. I Sytraad var Tilbudene betydelige, men der var en betydelig Prisnedgang for flere Kvaliteter. Handelen og Industrien i Uld led i 1891 af Reaktionen, der allerede begyndte i 1890. Paa de sydtyske Markeder indtraadte delvis en Opgang af 5—6 Mark pr. Kvintal, men desuagtet var denne Uld ved Aarets Slutning usolgt hos Kjøbmænd og Spekulanter. Samme Fluktuationer undergik Ulden i Nordtyskland. Af Kolonialuld var der indtil Aarets Slutning et Overskud af Indførsel af indtil 300 000 Baller; paa Grund heraf gik i December Prisen ned med 10—15 %.

Trikotvæveriet var i Distriktet forholdsvis i en gunstig Stilling, skjønt Udførselen til Italien og Nordamerika aftog, hvorhos den nye Toldtarif vil gjøre Udførselen til Schweiz og Østerrige næsten umulig. Linspinderierne var godt beskæftiget og opnaaede gode Priser. Paa Grund af den regnfulde Sommer hindredes Salget i over en Maaned. Silke. Prisen paa Raasilke gik i Løbet af Sommeren ned. I November bevirkede betydelige Indkjøb af franske Fabrikater en Opgang af 5—10 %. For tvunden Traad var Affærene mere ugunstige end i det foregaaende Aar. Salgspriserne var ikke lønnende paa Grund af Konkurrance fra Schweiz og gik ned om Høsten paa Grund af Raastoffets Nedgang. Udførselen af Silkestofte til Schweiz er besværliggjort ved Toldtariferne. Mindre Manufakturvarer. De slette Konjunkturer har især vist sig i den ringe Konsumtion af disse Artikler. Den stadige Nedgang i Bomuldsgarn og Kamgarn har deprecieret Lagrene og standset Salget. Groshandelen havde indtil Høsten gode Priser og Salg, men siden manglode Ordes ganske og Oplagene tiltog. Hele Aaret varede Nedgangen i Prisen paa alle Manufakturvarer. Pengemangelen foraarsagede om Høsten meget langsomme Betalinger. Aaret 1891 var i det Hele lidet frugtbringende, da der ved Siden af Transaktionernes under store Anstrængelser forøgede Omfang, indtraadte høiere Omkostninger, Nedgang i Udbytte og stadige Tab paa Beholdningerne. Detailhandelen var det første Halvaar fordelagtig, og senere meget slæbende. I Possemerteri var Salget ganske godt, uagtet Stilhed i April og Mai, og stadig Prisnedgang. Kniplingsfabrikationen var lidende. Salget af Modeartikler hindredes af flere uheldige Omstændigheder, saasom i Hovedstaden ved Konkurrance af flere nye Etablissementer. Groshandelen led større Tab end i det foregaaende Aar. For Møbelstofte var Affærene lidet heldige. I Herreartikler var i den sidste Del af Aaret stor Stilhed uagtet stærke Ordres fra Schweiz.

Bygningsvirksomheden lider under Stilheden fra 1890 samt Vanskeligheden ved Salg og Bortleie. Opførelsen af Fabriker foregaar i samme Udstrækning som før. Priserne paa Træ gik ned formedelst Skade foraarsaget ved Orm, og paa Tegl paa Grund af Konkurrance. Ligesaa for Cement. Fabrikationen af Hulglas og Ovne led under den vanskelige Situation.

Jernartikler. Industrien led under Prisfald foraarsaget ved Kampen mellem de koaliserede og de fri Etablissementer. Ligesaa Støbejern, der

dog tog sig op ud paa Høsten. I Motorer, Møbler etc. gik Salget ned med deklinerende Priser og ophørte tilsidst ganske. Salg af Jernskabe var mindre end før, da Efterspørgslerne fra Rusland og Sydamerika var meget sjældne. Lignende var Resultatet for Laasfabrikationen. Paa Grund af Levnetsmidlernes Dyrhed vedligeholdes Arbejdspriserne. Den store Konkurrence har nødsaget Fabrikkerne af Agerbrugsmaskiner til at gjøre Prisindrømmelser. Exporten af Hurtigpresser er tiltaget. I Vand- og Gasledninger er Forretningerne vanskeligere, ligesaa i Staalinstrumenter. Artikler i Bronze og Kobber for Bryggerier, Sukkerfabriker og kemiske Produkter har ikke manglet Ordres, men Priserne er ikke forholdsmæssige til Udgifterne, og Konkurrencen kan kun udholdes ved Hjælp af de mest fuldkomne Hjælpemaskiner. De nye Traktater, især den med Schweiz, har skadet denne Industri. Precisionsinstrumenter og Maskiner etc. De forskjellige Specialiteter og Transaktionerne er tiltaget. Prisen for elektriske Apparater er gaaet ned med 20 %. Uhrmagerinstrumenter er efterspurgt i Udlandet, men Indførselstolden i Amerika, 45 % af Værdien, hindrer meget Indførselen. Beskyttelsestolden for File, Barometre af Metal og Kontrolure er for liden til at de kan kæmpe med Konkurrencen. Salget af Blikvarer til Orienten lettedes ved Nedgang i Priserne paa Raastoffe; iøvrigt var Affærene lidet tilfredsstillende. Af Artikler i ædle Metaller solgtes lidet i Tyskland og næsten intet i Udlandet. Handelen med Træ og Fabrikationen af Trævarer fandt Priserne paa det uforarbejdede Træ lidet overensstemmende med Priserne paa forarbejdede Trævarer. Konkurrencen fra Elzass og Lothringen, der hidtil har solgt sine Trævarer i Frankrige, følte i Württemberg. Priserne paa Finer var ikke tilfredsstillende. Priserne i Udlandet var fordelagtigere end i Tyskland. Detailhandelen i Trævarer lider under en uhyrt Konkurrence, og Salget af Møbler og Gulve siges stedse at blive vanskeligere. Tilbudet af Arbejdere oversteg det ledige Arbejde. Salget i Pianoer i Sydamerika var ikke heldigt, iøvrigt var Fabrikkerne tilfreds, skjønt de lider under Konkurrence fra Nordtyskland.

Garverierne lider af Overproduktion i de store Etablissementer og ustadige Priser paa Skind. Handelen med de sidste er stedse bleven mere ufordelagtig. Koalitionen mellem Skofabrikkerne har ikke kunnet beseire Overproduktionen. Handskefabrikerne havde nogen Fordel af Exporten til England og Holland. Salget af Portefeuiller led af Konkurrence og høje Priser paa Raastof. For Hornknapper, Fjær, Edderdun og Peltsværk sluttede Aaret med en almindelig Stilhed.

For Boghandlere og Forlæggere undergik Affærene ingen Forandring. Typografernes Streik skadede kun Trykkerierne og begrænsede Overproduktionen. Produktionen naaede i 1891 det høiest kjendte Beløb, nemlig 3 917 000 Kg. Bøger. Skriftstøberiet havde tiltagende Salg i 1891, og Udførselen steg, især til Italien, Spanien, England og Sverige. For Phototypien bevirkede Konkurrencen reducerede Priser. Udførselen til Rusland er standset ved høiere Told. I Papirhandelen var Priserne nedadgaaende. For Omslagpapir er Priserne nedsat for at hindre de smaa Etablissemeters Konkurrence. Koalitionerne har kun medført ødelæggende Resultater.

Pengemarkedet. Den stærke Reaktion efter den overdrevne Spekulation i 1889 tiltog endnu i 1891 og de herved forårsagede Tab nedslag endnu mere Publikum. Aaret 1891 ansees som det uheldigste for Kapitalister og Børsen siden 1873. Stempelskatten paa Værdipapirer, der i 1889 var 10 400 000 Mark, var i 1891 kun 4½ Mill. M. Tyske Papirer har dog

stedse været efterspurgt, medens 3 % Rente ikke har været i Gunst hos Publikum. Den saa extraordinære Subskription for dette 3 % Laan var fiktiv. Børstransaktionerne i Stuttgart i Aaret angik især Stats- og solide Bankpapirer. Til andre Værdipapirer havde man ikke Tillid.

**Adolph Federer.**

## Sydney.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
<b>I. Ankomne.</b>									
Fra Norge til Hovedstationen . . . . .	5	4 221	-	-	5	4 221	-	-	6 633
„ Norge til Vicekonsulstationerne . . . . .	3	2 044	-	-	3	2 044	-	-	3 311
„ andre Lande til Hovedstationen . . . . .	16	16 411	9	9 857	25	26 268	-	-	25 019
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . . . .	10	9 656	23	23 091	33	32 747	-	-	641
Ialt	34	32 332	32	32 948	66	65 280	3	5 874	35 604
<b>II. Afgaaede.</b>									
Til Norge fra Hovedstationen . . . . .	1	41	-	-	1	41	-	-	} 18 244
„ andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	12	14 410	16	15 125	28	29 535	-	-	
„ andre Lande fra Vicekonsulstationerne . . . . .	35	32 961	1	517	36	33 478	-	-	39 720
Ialt	48	47 412	17	15 642	65	63 054	3	5 874	57 964

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. £ 97. 0. 3, ved Vicekonsulst. £ 110. 7. 7.

Af svenske Skibe ankom 6, dr. 4 690 T. Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedst. £ 1. 0. 10, ved Vicekonsulst. £ 15. 7. 1.

*Aarsberetning dateret 10de April 1892.*

Aaret 1891 kan med Føie siges at have været hændelsesrigt for Kolonien Ny Syd Wales, skjönt det snarere har tydet paa Begyndelsen til en ny Æra end Resultatet af en Udvikling. Derfor kan Aarets Betydning i Landets

Historie endnu ikke med nogen Sikkerhed forudsees eller bedømmes, men først, naar Følgerne af de nye Principer for Landets Forvaltning, som Koloniens Regjering i Aaret har indviet, har vist sig, bliver dette muligt.

De store producerende Interesser har i det heletaget arbeidet under temmelig gunstige Omstændigheder, og efter de statistiske Opgaver at dømme, har de uidentivl gjort ikke ubetydelige Fremskridt. Hele Aaret igjennem har der lydt Raab om daarlige Tider og trykket Stemning i Forretningsvirksomheden, men at Kolonien tiltrods herfor i det store seet er gaaet fremad, er hævet over al Tvivl.

“Sidney Custom House Record“ viser, at saavel Export som Import er øget med resp. £ 3 920 897 og 2 938 393 i Værdi og da saavel Stats- som Jernbaneindtægterne for Aaret er steget raskt, er det uimodsigeligt, at Kolonien, trods de daarlige Tider, har udviklet sig saavel i finantsiel som kommerciel Henseende. Skyggesiderne kan dog ikke aldeles oversees, navnlig det Prisfald paa Kreaturer, som har vist sig i Aaret, endvidere truende Tegn til Gjenoptræden af “Kaninpesten“, Græshoppernes Hærjing i forskellige Dele af Landet samt en vis Usikkerhed og Mistro inden den finantsielle Verden.

Yderst forstyrrende for en rolig Udvikling har den Mistro været, som i forrige Aar reiste sig i England mod Bevilgning af Laan for Kolonierne, idet de ledende finantsielle Kredse i England uden Grund enstemmig erklærede sig mod Tegning af Laan for Kolonierne. Disse Vanskeligheder, som naturligvis satte Regjeringen i en temmelig ubehagelig pekuniær Knibe, har yderligere øget den trykkede Stilling, og dertil kommer ogsaa Fallissementer af en hel Række mindre Bankinstituter, hovedsagelig forbundne med Byggeforetagender eller Landspekulation. I begge disse Brancher er imidlertid Atmosfæren ved denne Rensning bleven betydelig sundere, og det er at haabe, at gode Resultater i Form af sund Spekulation og gjenvunden Tillid ikke længe vil udeblive. Den Hemsko, der pludselig lagdes paa Kolonial-Regjeringens Kredit paa det engelske Pengemarked, har tvunget de styrende til paa andre Hold at se sig om efter Midler til Dækkelse af Statsudgifterne, og Modgangen har i dette Tilfælde virket meget godt ved at aabne de styrendes Øine for Ressourcer, som kanske ellers vilde være blevne uforsøgte, og har ogsaa givet Impulsen til Aabning af andre Kilder til at erholde Laan, hvad der turde komme til at resultere i større Uafhængighed af det engelske Pengemarked i Fremtiden. Med Hensyn til offentlige Begivenheder fortjener at bemærkes den australiske Føderations Konvention, der traadte sammen i Sidney i Marts 1891 for at diskutere og fatte Beslutning angaaende Sammenslutning af alle de australiske Kolonier til en stor Føderation under den britiske Krone. Resultatet af denne Konføderation svarede imidlertid ikke til Forventningerne; den kom vistnok til et temmelig godt theoretisk Resultat, idet Hovedpunkterne for en Konstitution opstilledes, men udover dette blev Resultatet af liden eller ingen Betydning.

Med Hensyn til det politiske Liv fortjener at nævnes en Parlamentsopløsning med derpaa følgende nye Valg og Dannelse af et tredje Parti inden Rigsdagen, det saakaldte Arbeiderparti, der idetmindste for en Tid kommer til at holde den politiske Vægtskaal i sin Haand; endvidere det tidligere Ministeriums Styrtning og Frihandelens idetmindste temporære Fald, samt Dannelsen af et Ministerium, der hylder Beskyttelsestold. Den almindelige Opinion synes dog snarest at være til Gunst for Frihandel.

Skjønt Sagerne Udvikling i politisk Retning ikke er gaaet rask, har

der dog vist sig den største private Virksomhed i Retning af kirkelig Udvikling og i Folkeundervisningens Fremme.

I den nyvalgte Rigsdag forenede Arbeiderpartiet sig med Oppositionen mod det tidligere Ministerium, der saaledes fik Majoriteten mod sig og faldt paa Loven om Indførelse af 8 Timers Arbejdstid i Gruber. Det nye Ministeriums Program var: Gjenoprettelse af Tilliden til Koloniens finantsielle Stilling paa det engelske Pengemarked samt Oprettelse af et Beskyttelses-toldsystem, der uventet og hurtig bragtes i Anvendelse.

Den 15de Januar 1891 landede Earlen af Jersey i Sidney som ny-udnævnt Guvernør; hans Udnævnelse har vist sig meget populær.

Agerbrug og Skogdrift. Høsten var i det Hele taget god i 1891. Korn og Høudbyttet var tilfredsstillende, Poteter ligesaa; men som Følge af Overproduktion var Priserne ikke særdeles gode. Maishøsten var ogsaa tilfredsstillende, men Sukkerrøret var adskilligt udsat for Sygdom. I Skogdriften foretoges mange paakrævede Reforme. Frugtavlens var ogsaa rigelig.

Faareavl. Denne Hovednæringsvei har i det hele taget arbejdet under gunstige Vilkaar. Henimod Slutningen af 1890 var der iflg. statistiske Opgaver ikke mindre end 55 477 404 Faar og 1 892 973 Kreaturer i Ny Syd Wales. Tilvæksten i Antallet af Faar har paa et Aar været 5 370 633, og Antallet kan saaledes ved Slutningen af Aaret 1891 anslaaes til over 60 Millioner. Prisen paa Kreaturer er i Aarets Løb sunket betydelig og var særlig i November saa lav, at der knapt var nogen Fortjeneste paa Salget. Udbyttet af Uldklipningen er det største, der nogensinde er opnaaet. Kaninerne har foraarsaget store Herjinger paa Græsgangene vesterpaa, og Oprettelsen af Stængsler synes at være den eneste Maade at gjøre dem uskadelige paa. Ved artesiske Boringer i det vestlige har det lykkedes at skaffe rigeligt Drikkevand i Trakter, hvor Kvægdrift ellers vilde have været umulig.

Bergværksdrift. Ved Slutningen af 1891 staaer Værdien af Aktier i Gruber og Udsigterne for Fremtiden betydelig under foregaaende Aars, men ikke desto mindre har Bergværksdriften med Hensyn til Produktion kunnet holde sig paa Høide med foregaaende Aars og er paa sine Steder øget. Tiltrods for mange Vanskeligheder har Arbejdet gaaet for sig med uformindsket Iver ved Broken Hill, Verdens fornemste og rigeste Sølvgruber, og nye Guldfelter er aabnede ved Hill Grove i Nord og Pambula i Syd. Det storartede Arbejde i Koloniens Guld-, Sølv-, Tin-, Diamant- og Kulgruber i de forskjellige Dele af Kolonien har bidraget til at skaffe en stor Del af Befolkningen Sysselsættelse, saavel direkte som indirekte.

Handelen. Opgaverne angaaende Handelen og Værdien af den aarlige Export og Import for 1891 viser en betydelig Forøgelse. Totalimporten for 1891 var £ 25 553 397 eller £ 2 938 393 større end forrige Aar; Værdien af Exporten var £ 25 966 834 eller £ 3 920 897 mere end foregaaende Aar. En ualmindelig stor Forøgelse viser sig i Exporten af Guld, hvis Værdi beløb sig til £ 3 714 790. Import og Export tilsammen udgjør £ 51 520 000 eller omkring £ 45 (800 Kr.) pr. Individ af Befolkningen. Disse Tal turde være et Bevis for, hvor gavnlig Frihandelspolitikken under normale Forhold virker.

Den direkte Indførsel fra Norge i 1891 beløb sig til en Værdi af £ 77 669 mod £ 20 891 i 1890; hertil kommer den betydelige Indførsel, der foregaar via tyske og engelske Havne. Heraf fremgaar tydelig den øgede Betydning, som Sidneys Konsulatsdistrikt har, da tiltrods for den

Tale om daarlige Tider, der lyder, Resultatet af Handelsomsætningen med Sverige og Norge viser sig at være saa fordelagtig.

Uden Tvivl er der en hel Del skandinaviske Produkter, som har et godt Marked i Ny Syd Wales, og i det Hele taget kan det kun være de hjemmевærende Fabrikanters Mangel paa Foretagsomhed, der skulde lægge Hindringer i Veien for Aabningen af gode Forretninger paa Kolonien i en Flerhed af Produkter. Dette gjælder isærdeleshed Træ, Jern og Jernmanufakturbrancherne, men ogsaa hvilkensomhelst anden Branche, hvori de skandinaviske Producenter kan kappes i Pris med Konkurrenterne paa Verdensmarkedet. Det vilde være ønskeligt, at Producenter og Exportører tog kraftigere Skridt til Aabning af en Forbindelse og ved Sammenslutning og fælles Optræden søge at istandbringe repræsentative Udstillinger og paa en praktisk Maade vise Australiens Folk vore Produkter, hvilket efter min Mening, grundet paa 30-aarig Erfaring, er den eneste praktiske Vei.

Ligeledes bør Tilvirkeren ved Udsendelse af Konsignationer undersøge Markedet og ved at rette sig efter den australske Kjøbmands Ønsker sende Varer af saadanne Slags, saadanne Modeller og Tegninger i Markedet, som viser god Efterspørgsel og rask Omsætning. Med Envisshed at holde fast ved vore gamle eller altfor lokale Modeller nytter ikke længer for den, der vil være med paa Verdensmarkedet. Konsulatet meddeler med Fornøielse alle Oplysninger og Raad med Hensyn til Imroduktion af skandinaviske Varer i Australien.

Skibsfarten paa Ny Syd Wales er i Aarets Løb øget betydelig. Til en Sammenligning anføres følgende Opgave: Statistiken for 1890 udviser: 2 889 Fartøier paa 2 413 247 Tons, for 1891: 3 021 Fartøier paa 2 821 898 Tons.

Kolonien Skibsfart sees saaledes at være betydelig øget; hvad den norske Skibsfart paa Ny Syd Wales angaar, stiller Forholdet sig saaledes: Indklarerede i 1891: 66 Fartøier paa 65 280 T., Udklarerede i 1891: 65 Fartøier paa 63 054 T. Indkl. 1890: 14 Fartøier paa 10 855 T., Udkl. 1890: 9 Fartøier paa 6 559 T.

Hele den skandinaviske Skibsfart paa Ny Syd Wales (ind- og udgaaende) var for 1891: 143 Fartøier paa 137 714 T., for 1890: 26 Fartøier paa 20 678 T.

Denne Forøgelse viser at Sidney Konsulatdistrikt gaar rask fremad i Betydning, og at de skandinaviske Skibsredere tilfulde har begyndt at indse dette. Konsulatforretningerne er saaledes øget i høi Grad.

Sundhedstilstanden har i det Hele taget været god, naar bortsees fra Influenzaens Herjinger; denne Sygdom medførte dog ikke den store Dødelighed, som i europæiske Lande.

**Newcastle** (Indberetning fra Vicekonsul Wallace). Udbyttet af de 27 Kulgruber, der er i Drift, var 2 765 646 Tons, anslaaet til en Værdi af £ 1 365 074 mod 2 211 466 Tons til en Værdi af £ 1 081 957 i 1890. Gruberne var alle i fuld Drift i den første Del af Aaret, men i Vintermaanederne arbejdede de fleste kun halv Tid, da Efterspørgselen efter Kul var aftaget. Borgerkrigen i Chili i første Halvdel af Aaret gjorde ogsaa betydeligt Skaar i vor Export, da dette Land er et af vore vigtigste Markeder, saa at den nævnte Forøgelse, tiltrods for at vi har været fri for Striker, ikke er saa stor, som den ellers vilde have været.

Priserne har holdt sig i 11 sh. for stor og 6 sh. for smaa Kul; flere af de mindre Gruber har dog solgt billigere, hvorfor Grubeieerne er komne



overens om fra 1 Januar 1892 at reducere Priserne til henholdsvis 10 og 5 sh. i Haab om derved at øge Omsætningen.

To nye Gruber er blevne optagne i Aaret, nemlig Dudley (South Burwood), der sattes i Drift 13 Juli, og Burwood Extended pit, der begyndte 2 Septbr. De nødvendige Arbeider til at optage Gruberne New Wallsend og North Stockton er næsten færdige, og begge disse skal være i Arbeide i Begyndelsen af indeværende Aar. Durham er forøvrigt den eneste af de andre Gruber, der nu optages, og disse vil antagelig kunne begynde Udskibningen i Slutningen af 1892.

Af Cokes tilvirkedes i Aarets Løb kun 8 216 Tons til en Værdi af £ 12 483. Mangelen af Ordres fra Broken Hill har kjendelig influeret paa Exporten. Prisen er nu 30 sh.—32 sh. 6 d efter Kvalitet.

Af Kobber opsmeltedes 2 442 Tons til en Værdi af £ 136 732. Dette udviser en Nedgang paa 248 Tons, hvilket skyldes den Omstændighed, at et af Smelteværkerne midlertidig har maattet standse Driften af Mangel paa Erts paa Grund af Strike.

Af Uld udskibedes i 1891 64 859 Baller eller en Tilvæxt af 25 100 Baller mod sidste Aars Export, og endnu ligger et betydeligt Kvantum færdigt til Afsendelse. Udskiberne begynder at høste Fordelene af direkte Skibning, og Udførselen af denne Handelsartikel vil antagelig aarlig tiltage. Fragterne har været de samme som i Sydney, og den sædvanlige Dødvægt har Skibene taget i Form af Kobber, Talg, Huder etc.

Ingen yderligere Udvidelse har fundet Sted med nogen Brygge, men betydelige Reparationer er blevne foretagne, særlig ved Town Wharf. Sandpumpen har stadig været i Arbeide og er kommet et godt Stykke paa Vei med at mudre op Rummet for det indre Bassin. Der er reklameret en stor Strækning Land, hvorpaa Dokbryggerne skal bygges, saasomt Penge dertil er bevilget af Regjeringen. Den største Muddermaskine er bleven betydelig repareret og er nu igjen i Arbeide med flere andre paa at uddybe og forbedre Havnen. Elektrisk Lys indlagdes 12 Septbr.; det viser sig særlig nyttigt ved Lastning af Skibe ved Nattetid. Havnen er nu den bedst oplyste i de australiske Kolonier.

Det af Regjeringen modtagne Anbud om Anlæg af Sporvei gennem Byen er senere bleven forkastet, da Indbyggerne modsætter sig den fastsatte Rute, saaat det nu er uvist, naar dette nødvendige Arbeide vil blive udført. En Begyndelse er dog bleven gjort med den nye Linie til Merewether, og denne agtes aabnet omkring Midten af Aaret. De andre Forstæder skal bringes i Forbindelse, naar Leilighed bydes.

Der er opnaaet gode Priser for Grund i Byen og Forstæderne i Aaret, og adskillige Hoteller, Lagere og Privatboliger er blevne opførte. Det nye Retslokale fuldførtes tidlig i December til et Kostende af £ 16 000. Det skal aabnes i Februar og vil være tilstrækkeligt for Behovet i mange Aar. Det af Kommuneraadet anskaffede elektriske Lys har ikke været saa heldigt som først antaget; dette vil dog forhaabentlig rettes paa.

Regnmængden i Distriktet har været meget regelmæssig i hele Aaret og givet Jordbrugerne Erstatning for de Tab, de led forrige Aar ved Oversvømmelser. Al Slags Avling har været rigelig og Priserne derfor tilfredsstillende.

Fragterne har været faste i Aarets Løb og er sluttede til Rater, der har været fordelagtige for Rederne. Efterspørgselen efter Tonnage holdt sig godt, men blev ikke ganske tilfredsstillet, da der til sine Tider var knapt for Skibe tjenlige til Fragtslutninger.

Antallet af Seil- og Dampskibe, der ankom i 1891, var 1 425 dr. 1 476 097 T. I Fyr- og Lodsafgift betales £ 26 243 og i Læsteafgifter af Fartøier, der lastede ved Kranerne, £ 9 256. Samtlige opkrævede Toldafgifter i Aaret udgjorde: £ 166 048 mod 124 782 i 1890, hvilket viser en Forøgelse af £ 41 265. Værdien og Indførselen fra fremmede og interkoloniale Havne var £ 877 063.

Udsigten for det kommende Aar er for Øieblikket nedslaaende, da Grubearbejderne nægter at indgaa paa den reducerede Løn, der følger af Nedsættelsen af Kulprisen, og Udfaldet imødesees med Ængstelighed. Man haaber dog, at Sagen kan ordnes uden at standse Driften i Gruberne, da dette vilde vise sig meget skjæbnesvangert for Distriktet. I Wallsend Gruberne strikes der paa Grund af en privat Uenighed, og det er for Tiden umuligt at sige, naar Striden kan blive bilagt; forhaabentlig vil dette ske i 1892.

C. A. Falstedt.

## Algier.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. frcs.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen . . . . .	5	1 931	-	-	5	1 931	-	-	52 900
„ Norge til Vicekonsulsstationerne . .	5	1 885	-	-	5	1 885	-	-	48 600
„ Sverige til Hovedstationen . . . . .	5	2 331	-	-	5	2 331	-	-	56 500
„ Sverige til Vicekonsulsstationerne . .	10	4 008	-	-	10	4 008	-	-	105 400
„ andre Lande til Hovedstationen . . . . .	16	10 377	2	1 141	18	11 518	-	-	51 630
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne .	44	30 229	14	7 658	58	37 887	-	-	173 220
Ialt	95	50 761	16	8 799	101	59 560	72	47 062	488 250
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Vicekonsulsstationerne . . . . .	1	420	-	-	1	420	-	-	7 000
„ Sverige fra Hovedstationen . . . . .	2	1 141	-	-	2	1 141	-	-	23 700
Til andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	15	9 405	13	6 250	28	15 655	-	-	32 800
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne .	56	33 490	15	9 016	71	42 506	-	-	255 650
Ialt	74	44 456	28	15 266	102	59 722	71	45 955	319 150

Af svenske Skibe ankom 51, dr. 36 187 Tons.

Konsulatafgift af norske Skibe ved Hovedst. fr. 1 450.80, ved Vicekonsulsst. fr. 3 226.70. Af svenske Skibe ved Hovedst. fr. 1 118, ved Vicekonsulsst. fr. 1 732.90. Expeditionsafgifter af norske Expd. fr. 22, af svenske fr. 372.30.

## Aarsberetning dateret 4 Juni 1892.

Til Distriktet ankom i 1891 107 norske Skibe, dr. 64 931 T., mod i 1890 116, dr. 55 560 T. Der ankom af norske Skibe: Fra Norge 1891, 10, dr. 3 816 T., 1890, 12, dr. 5 109 T., fra Sverige 1891 15, dr. 6 339 T., 1890 19, dr. 8 001 T., fra andre Lande 1891 76, dr. 49 404 T., 1890 80 dr. 40 297 T. Det viser sig saaledes, at Forøgelsen i Skibsfarten 1891 har sin Grund i den større Drægtighed af de Skibe der ankom fra Udlandet. Medens de fra Norge og Sverige ankommende viser en Nedgang, er dette ikke Tilfældet med Indførselen fra de forenede Riger, men kommer af, at en større Del fremmede Skibe, især tyske og engelske, befragtes for Transporten. Efter herværende Statistik ankom nemlig fra Norge 13 Skibe, dr. 4 924 T. Af de norske Skibe ankom til Algier 28, Oran 37, Bougie 6, Philippeville 5, Bône 10, La Goulette 8, Sousse 3, Sfax 4.

Af de norske Skibe ankom med Ladning 66 Damp- og 19 Seilskibe. Af Dampskibene kom med Trælast 5 fra Norge, 2 fra Sverige og 1 fra Rumænien, 2 med Kul fra England, 1 med Is fra Norge, 2 med Jernbanesviller fra Tyskland. De øvrige Dampskibe gik i Maanedsfragt paa franske og belgiske Havne. Af Seilskibene kom 1 fra Norge, 13 fra Sverige og 1 fra Nordamerika, alle med Træ, og 4 med Is fra Norge.

Udfragter fik af Dampskibe 5 med Byg til Norge, 5 med Alfa, Mineralier og Korn til England, 2 med Korn til Belgien. De øvrige 53 gik med Stykgods til Fankrige. Af Seilskibene gik to til Sverige med Korkebark, til England 7 med Alfa, 2 med Hø og 1 med Garverbark, 1 til St. Thomas med Krølhaar.

Paa de Steder, hvor Konsuler er ansat, udgjorde de af norske Skibe opseilede Bruttofragter i frcs.: Ankomne fra Norge 1891, 101 500, 1890, 106 300, fra Sverige 1891, 161 900, 1890, 251 500, fra andre Lande 1891, 224 850, 1890, 431 700. Afgaaede til Norge 1891, 7 000, 1890, 0, til Sverige 1891, 23 700, 1890, 0, til andre Lande 1891, 288 450, 1890, 358 650.

Gjennemsnitsfragterne i frcs. pr. Ton var i 1891 følgende mellem nedsaaende Havne:

	Algier.	Oran.	Philippeville.	Bône.
Marseille . . . . .	7—10	13	8—15	9
Bordeaux . . . . .	14	25	20	15
Havre . . . . .	12	30	25	12
Cadiz . . . . .	30	15—18	15	—
Gibraltar . . . . .	25	14—15	13	—
Antwerpen . . . . .	22	14	20	14
Cardiff . . . . .	12	15	20	10
Newcastle . . . . .	12	17	25	12
Glasgow . . . . .	15	14	20	15

Træfragterne fra det nordlige Sverige til Algier holdt sig i Begyndelsen af Aaret ved 70—72 frcs. pr. Std., medens de om Sommeren gik ned til 64—65 frcs. og sluttelig om Høsten til 60—63 frcs. Fra Finland fik man om Sommeren 65 frcs. for samme Vare.

Isfragterne fra Norge var 19—22 frcs. pr. Seilskib og 24—28 pr. Dampskib.

Ingen Rømninger anmeldtes.

Til Algier ankom med Ladning: Franske Skibe, 1891, 2 022, dr. 1 336 022 T.,

1890, 2 021, dr. 1 325 778 T. Fremmede Skibe 1891, 1 286, dr. 594 464 T., 1890, 1 256, dr. 553 148 T. I Ballast ankom af alle Flag 601 Skibe, dr. 329 378 T.

Med de forenede Rigers Skibe indførtes direkte af Trævarer: fra Norge til Algier med 1 norsk Skib, 392 T., Philippeville 1 Do., 384 T., Sfax 2, 788 T., og fra Sverige med svenske Skibe til Algier 3 Ladninger paa 1 655 T. Med norske Skibe til Algier 5 Ladninger paa 2 331 T., Oran 3, 1 264 T., Bougie 1, 292 T., Bône 2, 647 T., La Goulette 3, 1 269 T., Sfax 1, 536 T.

Hele Trælastindførselen til Algeriet var i 1891 efter Toldopgaverne:

	Frank- rige.	Sverige.	Norge.	Rus- land.	Øster- rige.	Rumæ- nien.	Foren. Stater.	Andre Lande
Algers Tolddistr.:								
saget Vare 1 000 Kg.	1 353	8 666	230	830	591	—	473	9 791
firkantet Virke 1000Kg.	863	805	—	7	50	—	—	24
Orans Tolddistr.:								
saget Vare, 1000 Kg.	2 918	1 615	1 028	—	3	7 974	1 037	1 554
firkantet Virke, 1000Kg.	669	—	42	—	—	—	—	—
Philippevilles Tolddistr.								
saget Vare, 1000 Kg.	1 283	1 716	687	—	1 574	102	—	1 5 344
firkantet Virke, 1000Kg.	—	—	—	—	466	—	—	—
Bône's Tolddistr.								
saget Vare, 1000 Kg.	295	928	—	—	1 775	—	—	—
firkantet Virke, 1000Kg.	—	—	—	—	—	—	—	23

Toldopgaverne udviser kun den direkte Indførsel fra de forenede Riger.

Fra Norge indførtes til Algeriet: Høvlede Gulvbord 242 271 Kg., Metalarbejder 124 Kg., Øl 160 L., Tjære 6 313 Kg., saltet Fisk 12 Kg., Is 2 450 000 Kg.

Til Norge udførtes: 700 000 Kg. Byg, 9 Kg. Tobak, 645 Kg. Olie, 16 000 Kg. crin végétal og 149 Kg. Oranger.

Den officielle Statistik er endnu kun offentliggjort for 1890.

Algeriet har atter havt et godt Aar for sin Udvikling, hvilket fremgaar af, at saavel Import som Export er tiltaget, som det fremgaar af følgende Opgave:

Import til Algeriet 1890 frcs. 272 947 000, 1889, frcs. 249 206 000. Export derfra 1890, frcs. 273 029 000, 1889, frcs. 251 647 000.

De forenede Rigers Import til Algeriet angives 1890 til frcs. 1 970 671, 1889, frcs. 852 435 og Exporten 1890 til frc. 139 448, 1889, frcs. 33 053.

Toldopgaverne udvise Toldafgifter 1891 frcs. 10 381 664, 1890, frcs. 9 634 777, Kaiafgifter 1891 frcs. 150 639, 1890, frcs. 130 337, octroi de mer 1891 frcs. 9 215 517, 1890, frcs. 6 695 280.

Af Varer, der indføres til Algeriet, er især Indførselen af Træ i det sidste Aar tiltaget, med 10 610 000 Kg., hvilket dog ikke skrev sig fra noget forøget Behov, men kun for at kunne undgaa at erlægge den ret høie Told som efter den nye Tarifs Anvendelse 1 Februar 1892 paalægges den før toldfri Vare. Som naturlig Følge heraf vil i 1892 neppe nogen Trælast blive indført til Algeriet, da Kjøbmændene her har forsynet sig med rigelige Lagere for lang Tid.

Vinindførselen steg ogsaa med 820 700 Liter paa Grund af Toldforhøielsen.

Paa Grund af en for Algeriet udfærdiget ny Finantslov af 23 Januar 1892, hvorefter en Afgift af 30 frcs. pr. Hl. paalagdes Alkohol, ilede flere Spekulanter med i den sidste Del af 1891 at indføre store Kvantiteter deraf, hvilket forklarer den forholdsvis store Import af 8 769 000 Liter, mod i 1890 kun 5 110 000 L. Algeriets Export af Korn var i 1891, 100 Kg., Hvede 905 305, Mais 1 786, Byg 1 073 280, Havre 248 485. Exporten er gaaet ned siden 1890, ikke paa Grund af daarlig Høst, men formedelst slette Spekulationer. Ved Kundgjørelsen af Kornexportforbudene i Rusland ilede nemlig de algierske Kjøbmænd med at købe det paa Markedet værende Korn i Haab om siden at realisere det med Fordel, men da Priserne derefter faldt, maatte de afvente bedre Leilighed til at afhænde de betydelige Kvantiteter, der laa paa Lager fra sidste Høst.

Vinplantningerne vedbliver at udbrede sig hurtigt og -er for Tiden en af Algeriets vigtigste Indtægtskilder. Følgende Opgave viser dette.

	Beplantet Areal. hr.	Indhøstet Vin. hl.	Export. hl.	Import. hl.
1887	87 795	1 903 011	794 597	144 711
1888	100 408	2 761 178	1 323 404	132 391
1889	101 350	2 778 038	1 642 551	110 617
1890	102 743	2 929 686	1 965 009	104 175
1891	109 459	4 018 969	2 043 288	112 382

Paa nogle Steder har Phylloxera begyndt at vise sig og der blev strax taget energiske Skridt mod dens videre Udbredelse, hvilke i det Hele medførte et gunstigt Resultat.

I Egnen omkring Philippeville ansaa man det dog nødvendigt, foruden de sædvanlige Midler, at tillade Indførsel af den amerikanske Vinplante, der ved sin større Kraft til at modstaa Phylloxera skal standse Sygdommens Fremgang, hvorhos den smittede Egn omgaves med en stor Beskyttelseszone.

Udførselen af Jernmalm, der i 1890 var 5 278 600 Kvintaler, aftog i 1891 med 1 263 166 Kv. paa Grund af de usædvanligt store Mængder, der udførtes 1890 til Amerika og England. Gruberne ved Beni-Saf er de betydeligste saavel paa Grund af deres righoldige Malm, som de store Kapitaler, hvorover Selskabet disponerer. Alle Arbeider til Malmens Opbringelse er istand og talrige Veie anlagt rundt om paa Malmfelterne, hvorhos endog underjordiske Jernveie er konstrueret, der direkte føre Varen til Beni-Safs Havn og kaster den i de ved Kaien liggende Skibe. Fraseet disse gode Anlæg maa Selskabet ogsaa tilskrive sit Held den lave Dagløn, der kan gives de spanske og marokkanske Arbeidere, der betales med frcs. 2,50—3 pr. Dag. Neppe kan i noget andet Land Arbeidere faaes for saa lav Pris. I de sidste 3 Aar er i denne Grube udbrudt i Gjennemsnit 233 900 Ton. Ved Ain-Mokra er Jerngruberne mindre betydelige og give aarlig ca. 130 000 Ton Malm.

De statistiske Opgaver over Tunisiens Skibsfart for Aar 1307 (<sup>13</sup>/<sub>10</sub> 1890—<sup>12</sup>/<sub>10</sub> 91) er endnu ikke offentliggjort. Værdien af Importen opgik nævnte Aar til 63 525 151 Piaster mod i 1306 48 557 534 Piaster. Frankrige deltog i denne Import med det største Beløb, 33 410 986 Piaster, dernæst kom Malta og Italien. Fra de forenede Riger indførtes for 532 055 Piaster Varer. Trævarerne, der havde en Værdi af 472 942 Piaster, opførtes i Statistiken fælles for begge Riger, hvorimod som alene indført fra Norge angives: Øl 6 750 Piaster, Hamp 3 800 Piaster, Medikamenter 700 Piaster,

Jern 41 078 Piaster, tørrede Frugter 520 Piaster, Olie 1 600 Piaster, Papir 250 Piaster, kemiske Produkter 2 770 Piaster og Uldstoffer 1 000 Piaster.

Tunisiens Export i 1307 havde en Værdi af 73 031 586 Piaster, mod 50 998 704 Piaster i 1306. Til Norge udførtes: Byg 62 640 Piaster, Dyrehuder 1 300 Piaster, Olivenolie 17 160 Piaster, Mandler 5 760 Piaster. Til Sverige fandt ingen Udførsel Sted.

Det ret betydelige Fremskridt i Tunisiens Handel har man at tilskrive den toldfri Indførsel til Frankrige af Tunisiens Produkter, hvilken beholdtes ved Lov af 19 Juli 1890, som omtalt i min forrige Aarsrapport. Ved nævnte Lov ophævedes al Importtold paa visse Artikler, som Korn, Olivenolie og levende Dyr indført fra Tunisien med franske Skibe. Og for paa samme Gang at undgaa, at andre Landes Produkter paa Transit gennem Tunisien skulle kunne opnaa den Toldfrihed, som er forbeholdt tunisiske Artikler, udfærdiges aarlig en Forordning, som fastsætter, hvor store Kvantiteter maa indføres toldfrit; disse modsvare omtrent Landets Produktion. Da det dog udtrykkelig er fastsat, at disse Varer skal indføres til Frankrige under fransk Flag, kunne de forenede Rigers Skibe herefter kun deltage i Tunisiens Export paa andre Lande.

Vicekonsulen i La Goulette indrapporterer:

„Af Produkter fra de forenede Riger burde Forsøg gjøres med: Klipfisk og røget Sild, Ansjos (saltet). Klipfisk hidkommer i Bundter ombundet med Hyssing, Silden og Ansjosen i smaa Fjerdinger paa 10 Kg.

Omslagspapir indføres indballeret i Pakker paa 50 Kg., indeholdende 480 Bøger à 16 Ark.

Landbrugsmaskiner, saavel simple Plouge som kostbarere Høstemaskiner og Træskeværk.

Jernsager, som Laase, Bolte, Gangjern etc., der maa tilvirkes efter her brugelige Modeller.

Eskiltunavarer.

Spiger og Hesteskosøm.

Paa Foranledning tror jeg at burde meddele, at der i Tunisien ikke findes officielt ansatte, ikke engang autoriserede Lodser. Kapteiner bør saaledes tage sig i Agt for at betro Styringen af sine Skibe til Personer, der, som det ofte er hændt, begive sig ombord for at indlodse Skibe og paa denne Maade skaffe sig en let Fortjeneste.

Edsvorne Skibsmæglere findes heller ikke, og der behøves ingen Kompetence for at udøve denne Bstilling. Konkurrencen er aabenbart under saadanne Forhold stor mellem de herværende 11 Skibsmæglere. Og for at trække Kapteinerne til sig udsætte de undertiden disse for Ubehageligheder. Saaledes begav en herværende Skibsmægler sig tvertimod gjældende Havneordning, som forbyder al Forbindelse med Kysten før libre pratique er erholdt, ombord i en nylig indkommet norsk Bark, hvis Kaptein, ukjendt med nævnte Reglement, ikke tænkte paa at hindre ham. Rapport gjordes om Sagen, og kun med Vanskelighed lykkedes det Vicekonsulatet at udvirke, at Kapteinen ikke blev draget til Ansvar“.

Et nyt Myntsystem er i Aaret indført i Tunisien. Piaster og Caroube, som har været de gangbare Myntsorter, er udbyttet med franc og centimer, der er forsynet paa den ene Side med fransk, paa den anden Side med arabisk Indskrift. I Guld er præget 20, 10 og 5 frcs., i Sølv 5, 2, 1 og 1/2 frc., og i Kobber 10, 5, 2 og 1 centimes.

Distriktet besøgte i 1891 af to svenske Orlogsskibe, Fregatten „Vandis“ og Korvetten „Freja“.

Sundhedstilstanden i Distriktet er god.

Generalkonsulatets Adresse er Rue de la Liberté Nr. 1.

**J. A. Nordstrøm.**

## Marseille.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Ialt.				Brutto- fragter. frcs.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
<b>I. Ankomne:</b>									
Fra Norge til Hovedstationen . . . . .	2	1 011	1	345	3	1 356	-	-	
„ Sverige til Hovedstationen . . . . .	9	7 042	-	-	9	7 042	-	-	
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . . . .	514	245 590	41	18 036	555	263 626	-	-	-
Ialt	525	253 643	42	18 381	567	272 024	-	-	-
<b>II. Afgaaede.</b>									
Til Norge fra Hovedstationen . . . . .	1	788	4	1 934	5	2 722	-	-	
„ Sverige fra Hovedstationen . . . . .	2	676	-	-	2	676	-	-	
„ andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	450	193 564	120	80 670	570	274 234	-	-	-
Ialt	453	195 028	124	82 604	577	277 632	-	-	-

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. frcs. 7 873.80, ved Vicek.st. frcs. 7 476.05, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 3 738. Af svenske Skibe ved Hovedst. frcs. 1 671.40, ved Vicek.st. frcs. 935.35, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 467.65. Ialt tilfaldt Konsulen frcs. 13 750.85. Expeditionsafgifter af norske Exp. frcs. 1 047.60, af svenske frcs. 388.70, fælles frcs. 5.50.

### Aarsberetning dateret 30 Mai 1892.

Omfanget af den norske Skibsfart paa Distriktet var følgende:

	Dampskibe.		Seilskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1891	1 013	485 202	131	64 457	1 144	549 659
1890	711	329 717	129	60 238	840	389 955
1889	425	200 236	141	64 743	566	264 979
1888	686	339 108	141	61 471	827	400 579
1887	447	213 654	221	98 578	668	312 232

Den anseelige Forøgelse i den norske Skibsfart i Forhold til 1890 — i Antal 36.2 % og i Drægtighed 40 % — skriver sig først og fremst fra den Livlighed, som herskede, især mod Slutningen af Aaret, i Vintransporten fra Spanien til Distriktets Havne, og hvori deltog et ikke ubetydeligt Antal norske Dampskibe. Det er ogsaa hovedsagelig paa disse Forøgelsen falder, da Seilfartøiernes Antal kun er forøget med 2 og deres Drægtighed med 4 219. Denne Stigning i Seilfartøiernes Drægtighed er bemærkningsværdig i Forhold til Antallet og viser, at disses Tonnage stadig er i Opgaaende. Efter det nye Toldsystems Ikrafttræden er Vintraden paa Spanien ganske ophørt, da Vinimporten fra dette Land er umuliggjort. De mellem begge Lande paa-gaaende Underhandlinger desangaaende giver Haab om, at der forestaar en Gjenoptagelse af denne Trafik. Dette er af saameget større Betydning for den norske Skibsfart, der i den senere Tid har fundet Sysselsættelse i denne Vintransport for en Del mindre Dampskibe, hvis Tal gik op til firti.

Paa de forskellige Havne i Distriktet var den norske Skibsfart saaledes fordelt: Marseille 314, dr. 192 680 Tons, Cette 743, dr. 316 734 T., Nizza 50, dr. 22 018 T., Port Vendres 20, dr. 10 388 T., Port de Bouc 6, dr. 3 912 T., Toulon 7, dr. 2 633 T., Cannes 4, dr. 1 294 T. Den norske Skibsfart paa Hovedstationen har øget i Forhold til 1890 med 113 Fartøier og 69 851 Tons (56.2 % og 56.8 %), men dette bliver vistnok ikke af lang Varighed, dels paa Grund af, hvad allerede er anført om Vintraden, dels ogsaa som Følge af, at Hvedeexportforbudet i Rusland har havt og fremdeles har stor Indflydelse paa Importmarkedet her, som med Forkjærlighed benyttede sig af vore Dampskibe. Af de norske Fartøier, som lossede og lastede ved Hovedstationen faldt paa Dampskibene 208, dr. 140 032 T. (66.2 % og 72.6 %) og paa Seilskibene 106, dr. 52 678 T. (33.7 % og 27.4 %). Af de for Havnen Cette opgivne Tal var blot 9 Fartøier, dr. 5 432 T., Seilskibe, for Nizza 6, dr. 2 426 T., Port Vendres intet, Port de Bouc 4, dr. 3 280 T., Toulon 1, dr. 347 T, og Cannes 4, dr. 1 294 T.

De af norske Fartøier i Fart paa Distriktet optjente Bruttofragter udgjorde:

	Seilskibe.	Dampskibe.	Tilsammen
1891	frcs. 1 566 800	3 442 150	5 008 950
1890	” 2 010 190	2 229 262	4 239 452
1889	” 2 517 725	1 484 510	3 002 235
1888	” 1 575 950	1 943 278	3 519 228
1887	” 2 108 850	1 055 225	3 164 075

Totalbeløbet for de norske Fartøier er øget med frcs. 769 498 (18 %), hvilket vistnok ikke svarer til Forøgelsen i Antal og Drægtighed, men alligevel ikke kan andet end ansees som tilfredsstillende. Endnu fordelagtigere er Tallene, naar Dampskibene betragtes særskilt. Stigningen for disse gik op til frcs. 1 212 888 (54.4 %), altsaa adskilligt mere end den ovenangivne Forøgelse. Det Modsatte er Tilfældet med Seilfartøierne; den af disse optjente Sum er gaaet ned med frcs. 443 390 (22 %), hvilket er ganske mærkeligt, da saavel Drægtighed som Antal udviser nogen Forøgelse. Paa ankomne og afgaaede fordeler Beløbet sig saaledes: Seilskibe, ank. frcs. 1 093 250, afg frcs. 473 550, Dampskibe ank. frcs. 3 176 500, afg. frcs. 265 650. Paa de ankommende falder 85.2 % og paa de afgaaede 14.8 % mod i 1890 henholdsvis 82.5 % og 17.5 %. Denne Nedgang for de sidstes Vedkommende turde være tilfældig, da her intet ufordelagtigt er indtruffet, hvorved udgaaende Fragttilbud er aftaget, snarere tværtom.



De Fragtnoteringer vore Skibe have opnaaet, opgives at have været: Indgaaende: Træ pr. St. fra Piteå frs. 77, Skellefteå 65--72, Umeå 60--64, Nordmaling 67, Hernøsand 63--65, Sundsvall 63--72 (Dampsk.), Gefle 60, Arkangel 90--100, Onega 84, Kotka 60--65, Wiborg 60--62 (Dampsk.), St. Johns 65. Jern, Ton, fra Gefle og Sundsvall 10, Kul, Ton, Newport (Dampsk.) 8, Beg, Ton, Liverpool (Dampsk.) 10, Korn, Ton, Sortehavet 12.50--18 (Dampsk.), Korinter, Ton, Grækenland 14--15, Petroleum, Ton, New-York 15, Svovl, Ton, Girgenti 9 (Dampsk.), Sukker, Ton, Martinique 33--37.50, Guadeloupe 30--45, Java 50 (Dampsk.), Logwood, Ton, Guadeloupe 37, Laguna 40, Ris, Ton, Japan 45 (Dampsk.), Ibenholt, Ton, Maracaibo 40, Oljefrø, Ton, Madras, 52 (Dampsk.), Java 46--50, Celebes 75, Padang 60, Apia 75, Levuka 70--75, Tonga 70--75, N. Irland 65, Zanzibar 40, Quilimane 39, Fosfor, Ton, Pernambuco 21--22, Palmeolie, Ton, Kolonou 50--80, Vin pr. Maaned 4 000 à 8 800 frs. (Dampsk.).

Udgaaende: Stykgods pr. Ton til Martinique 17, Cuba 16, Cayenne 30, Rio 28--35, Santos 28--30, Maranhao 56, Montevideo 28--38, Mauritius 22--30, Noumea 40, Lissabon 9. Klid pr. Ton til Danmark (Ds.) 21, (Seilsk.) 23.50. Oliekager pr. Ton til Bristol 10 (Ds.) tyske Havne (Seil- og Dampsk.) 12--18.75, danske Havne 14.50--15. Gøteborg (Seilsk.) 15.50, Kalmar og Stockholm 17.50 (Seilsk. og Dampsk.).

Nedenstaaende Opgave viser Mængden af de med norske Skibe til Marseille indførte Varer i 1891:

Med Seilskibe: Træ Std. 4 126, Jern Tons 40, Oliefrø Tons 7 816, Sukker Tons 2 972, Palmolie Tons 700, Petroleum Tons 1 500, Logwood Tons 1 290, Fosfat 945, Ibenholt Tons 170, Bomuld Tons 70.

Med Dampskibe: Træ Std. 162, Jern Tons 930, Korn 50 855, Vin og Frugter Tons 9 555, Oliefrø Tons 2 300, Korinter Tons 8 965, Sukker Tons 3 060, Kul Tons 3 726, Ris Tons 3 200, Palmolie Tons 1 600, Svovl Tons 569, Beg Tons 1 500, Oliekager Tons 1 300, Stav Tons 1 175.

Paa Grund af den store Import af Træ med Toldforhøielsen for Øie, indkom med vore Fartøier større Mængder af denne Vare end noget af de foregaaende Aar siden 1888. Af Korn er der aldrig indført saa meget under svensk og norsk Flag. At denne Trafik vil gjenoptages, saasnt det russiske Exportforbud ophæves, er vel neppe tvivlsomt. Aarsagen til den store Vinimport er allerede tidligere berørt. Ogsaa Importen af Korinter har været usædvanlig stor.

Udførte Varer i norske Skibe i 1891: Seilskibe: Stykgods Tons 9 425, Oliekager T. 4 110, Klid T. 715. Dampskibe: Stykgods Tons 4 580, Oliekager 5 820, Klid T. 1 200, Olie T. 550.

Mængden af Stykgods er yderligere gaaet ned, hvilket turde skrive sig fra den utilfredsstillende Tilstand i de sydamerikanske Stater, hvortil Størstedelen deraf pleier at udføres. Paa den anden Side har vore Fartøier fundet usædvanlig livlige Fragttillbud for Oliekager til engelske, tyske, danske, norske og svenske Havne. Denne Artikel, som her spiller en meget vigtig Rolle, vigtigere end i nogen anden europæisk Havn, kommer sandsynligvis i 1892 til at give Anledning til vidtløftige Affærer med Norden. I Forbindelse hermed turde det være af Interesse at meddele nogle statistiske Opgaver: I 1882 udførtes af Oliekager og Mel af samme Tons 19 591, i 1886 Tons 46 628 og i 1891 Tons 76 218. Artiklen Klid har ogsaa øget, som det forudsaaes, og er der Haab om yderligere Udvikling. Det samme gjælder Artiklen Olie; det nye Oliefabrikantfirma Fritsch & Co. interesserer sig særlig for det svenske og det norske Marked, som det har fundet trygt og solid, og kan jeg ikke andet end paa det bedste anbefale sammes Varer.

Til Marseille ankom direkte fra Norge og Sverige: Træ, hugget, fra Sverige Kg. 47 000, Norge Intet; Træ, saget, Sverige Kg. 35 616 000, Norge Kg. 83 000, Spirer og Stav Sverige 200, Norge Intet. Brændevad Sverige Kg. 89 000, Norge Kg. 9 000, Træmasse Kg. 25 000, Jern Kg. 1 978 925, Staal Kg. 4 520, alt fra Sverige. Tjære, Harpix og Beg fra Sverige Kg. 232 828, Norge Kg. 907. Øl og Spirituosa, Sverige, Liter 27 728. Smør, Sverige, Kg. 291, Ost, Sverige, Kg. 180. Klipfisk fra Norge Kg. 13 590, Stokfisk Kg. 42 255, Fisk andre Sorter Kg. 1500, Fiskeolie Kg. 30 038, Spiger og Bolte Kg. 19 231 og Kobberskrab Kg. 11 650, alt fra Norge.

Den store Import af Træ kommer som ovennævnt af den da forestaaende Toldforhøielse og bliver følgelig efter al Sandsynlighed betydelig mindre i indeværende Aar. Artiklen Træmasse lover godt for Fremtiden. Omsætningen af Tjære er meget vexlende, saa Indførselen deraf falder og stiger i betydelig Grad fra det ene Aar til det andet. Nogen nævneværdig Import af Fiskeri-produkter kan vistnok herefter ikke paaregnes paa Grund af de høie Told-satser; trods den prohibitive Told paa Klipfisk, findes dog opført som importeret fra Norge 13 590 Kg., hvilket taler for Varens udmærkede Kvalitet. Indførselen af andre Fiskesorter og Olie har været usædvanlig stor.

Fra Marseille udførtes til Norge i 1891: Oliekager Kg. 85 000, Olier Kg. 201 044, Gryn Kg. 5 806, Vin og Likører Liter 4 679, Flasker Kg. 2 447, Okker Kg. 3 330, Svovl Kg. 50 000, Mandler og Nødder Kg. 7 247, Kobber Kg. 22 147, Uld Kg. 15 443, Kork Kg. 1 260, Lakrits Kg. 3 714, Gummi Kg. 1 194, Skibsforhudningspap Kg. 1 963, Kobberarbejder Kg. 2 100, Mineralvand Kg. 66, Oliefarver Kg. 3 950, Diverse Kg. 9 838.

Ved Hovedstationen paamønstredes paa norske Skibe 261 og afmønstredes 238 Mand, samt rømte 19. Uagtet Antallet af Rømninger endnu er beklagelig høit, har det dog paa flere Aar ikke været saa lavt. Aarsagen hertil er utvivlsomt den gode Indflydelse, som det skandinaviske Sømmandshjem øver paa Sømændene, hvorved de hindres fra saa meget som tidligere at falde i Hænderne paa "Runnere". "Komiteen for Opretelse af et skandinavisk Sømmandshjem" vedbliver at understøtte Hjemmet og at vaage over dets Virksomhed.

Ved Konsulatets Omsorg indlagdes paa Hospital hersteds 21 Sømænd. Af Hyrebøløb hjemsendtes til Norge frcs. 2 550.

Vicekonsulen i Cannes meddeler, at det ved Lov af 11 December sidstleden er bestemt, at fra og med 1 Januar 1892 skulle alle Fartøier, som lossere eller laster større Kvantiteter end hvad der svarer til  $\frac{1}{10}$  af Drægtigheden, betale en Tonnageafgift af 35 Centimes pr. Registerton. Denne Afgift er bestemt at skulle dække Renterne af et Laan af frcs. 200 000, som er blevet optaget til Havnens Udvidelse.

**Claes G. Peyron.**

---

## Singapore.

Der ankom fra fremmede Lande med Ladning 6 norske Dampskibe dr. 8 031 Tons og 2 Seilskibe dr. 1 423 Tons, samt i Ballast 3 Seilskibe dr. 1 788 Tons, ialt 11 dr. 11 242 Tons.

Der afgik til fremmede Lande med Ladning 3 Seilskibe dr. 1 701 Tons og i Ballast 5 Dampskibe dr. 7 146 T. og 1 Seilskib dr. 933 T.

Alene for at indtage Bunkerkul anløb 11 Skibe dr. 15 668 T.

Ingen svenske Skibe ankom.

Oppebaarne Konsulatafgifter § 251.19.

---

*Aarsberetning dateret 9de Mai 1892.*

Fragterne til London var for Seilskibe: Ratang 30 sh. pr. 7 Cwt. B. Peber og Copra 30 sh. pr. 12 do., Bøffelhuder 30 sh. pr. 10 do., garvede do. 30 sh. pr. 12 do., Sagomel 27 sh. 6 d pr. 20 Cwt. deadweighth. For Dampskibe B. Peber og Copra 35 sh pr. 12 Cwt, Bøffelhuder 37 sh. 6 d pr. 10 Cwt, garvede do. 37 sh. 6 d. pr. 12 do., Guttapercha 40 sh. pr. 12 do., Ratang 27 sh. 6 d pr. 7 do., deadweighth: Gambier og Sagomel 30 sh. pr. 20 Cwt., Sago og Perletapioca 30 sh. pr. 18 Cwt. Flake Tapioca 30 sh. pr. 14 Cwt. For Maal: Gummi, Muskatnød etc. 35 sh. pr. 50 Kubikfod. Liverpool. Med Seilskibe 32 sh. 6 d pr. Ton efter Skala, Dødvægt 27 sh. 6 d pr. do. Med Dampskibe 35 sh. overhovedet. En stor Mængde Varer er ogsaa afskibet til kontinentale Havne med Dampskibe som de tidligere Aar. Af Seilskibe lastede 3 for London, 3 for Liverpool, 10 for New-York, 8 for Boston, 4 for Marseilles, hvoraf vil sees, af Anvendelsen af Seilskibe for Vareførsel til London og Liverpool er meget betydelig indskrænket. Foruden de nævnte Skibe ladede 10 med Trælast til Hongkong og Shanghai og 2 med Planker for Mauritius.

Der ankom til denne Havn i 1891 4 184 Skibe, dr. 3 324 680 Tons, mod 3 646, dr. 2 989 059 i 1890. Disse Tal viser en betydelig Tilvæxt i Tonnage, der ikke modsvares af en tilsvarende i Varer, men som betegner Havnens tiltagende Betydning som Kulstation. Indførselen var i 1891: § 128 820 919 mod i 1889 141 434 523, og Udførselen i 1891; § 114 488 191, mod i 1890 § 116 490 894.

Aaret har udmærket sig ved almindelig Nedgang i Handelen, idet Fluktuationer i Kurserne og knap Tilgang paa Penge blandt Kineserne delvis har bidraget hertil.

Kurserne viste store Forandringer. Der noteredes for Bankvexler paa London 4 Mdr. høiest 3 sh 6<sup>1</sup>/<sub>4</sub> d, lavest 3 sh. 1<sup>1</sup>/<sub>4</sub> d, Slutning 3 sh. 1<sup>1</sup>/<sub>4</sub> d, Sovereigns § h. 6.55, l. 5.85, S 6.55, Bankvexler paa Paris ved Sigt h. fres. 4.34, l. 3.83<sup>1</sup>/<sub>4</sub>, S. 3.83<sup>1</sup>/<sub>4</sub>, Do. paa Calcutta h. Rupees 226<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, l. 222, Do. paa Java h. Gulden 210, l. 188, S. 188.

**J. R. Cuthbertson.**

---

## Venedig.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.					Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.			
							Ant.	Tons.		
I. Ankomne.										
Fra Norge til Hovedsta- tionen . . . . .	9	3 576	-	-	9	3 576	-	-	-	48 240
„ Norge til Vicekonsul- stationerne. . . . .	9	3 632	-	-	9	3 632	-	-	-	20 320
„ andre Lande til Hoved- stationen . . . . .	52	24 663	1	329	53	24 992	-	-	-	{ 107 700 165 800
„ andre Lande til Vice- konsulstationerne . . . .	4	1 474	-	-	4	1 474	-	-	-	4 500
Ialt	74	33 345	1	329	75	33 674	74	33 253	-	346 560
II. Afgaaede.										
Til andre Lande fra Ho- vedstationen . . . . .	33	12 644	29	15 924	62	28 568	-	-	-	3 000
„ andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . . . .	7	2 708	6	2 398	13	5 106	-	-	-	-
Ialt	40	15 352	35	18 322	75	33 674	74	33 253	-	3 000

Af svenske Skibe ankom 1, dr. 350 Tons.

Det er mig megen Glæde ogsaa i det forløbne Aar at kunne konstatere en betydelig Tilvæxt i den norske Skibsfartsbevægelse paa Distriktet. I Sammenligning med 1890, da Antallet af ankomne norske Skibe var 42 paa 23 339 Tons, viser Aaret et Overskud af 33 Skibe og 10 335 Tons, hvilket navnlig vedkommer Hovedstationen.

Af de anførte Bruttofragter er Kr. 165 800 beregnet for Dampskibe i "Timecharter". Resultatet af Fragterne er ikke saa heldigt mod 1890, da disse opgik til Kr. 353 000. I 1890 ankom flere store Dampskibe paa længere Reiser, der indbragte forholdsvis højere Fragter end Tilfældet var i 1891.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Kr. 1 352, ved Vicek.st. Kr. 214, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 107. Af svenske Skibe ved Hovedst. Kr. 22, Expeditionsafgifter af norske Exped. Kr. 463, af svenske Kroner 50.

*Aarsberetning dateret 28 Juni 1892.*

Til Distriktet ankom 75 norske Fartøier paa 33 674 Ton mod 42 paa 23 339 Ton i 1890, altsaa et Overskud af 33 Fartøier repræsenterende 10 335 Ton. Dette Overskud giver sig dog udelukkende tilkjende i Skibsfarten paa Hovedstationen, hvortil ankom 62 Fartøier paa 28 568 Ton, deraf 1 Seilfartøi paa 421 Ton.

Fragtfortjenesten udgjorde ca. Kr. 184 000 foruden Fragterne for 13 maanedsbefragtede Dampskibe, som kan anslaaes til ca. Kr. 165 000. En glædelig Omstændighed, der fortjener at blive nævnt, er, at 40 Dampskibe erholdt Udfragt, noget, som hidindtil i Venedig kun undtagelsesvis fandt Sted.

De i Maanedsfragt engagerede Fartøier turde i Almindelighed have givet tilfredsstillende Resultat, og tør man haabe, at flere norske mindre Dampskibe ogsaa i Fremtiden vil kunne finde Beskjæftigelse i denne Fart, da man nu i disse Egne har havt tilstrækkelig Adgang til at lære kjende og vurdere norske Sømænds Ordentlighed, Paalidelighed og Ædruelighed, Egenskaber, der udmærker dem i højere Grad end de fleste andre Nationers Søfolk.

Ingen Rømning anmeldtes for Konsulatet.

Blot 1 svensk Dampskib, dr. 350 Ton, ankom hertil.

Følgende Opgave udviser den norske Skibsfart paa Distriktet under de seneste 5 Aar:

I Aaret 1887 ankom 14 Fartøier, dr. 7 166 Ton, 1888 24, dr. 13 745 Ton, 1889 22, dr. 14 013 Ton, 1890 42, dr. 23 339 Ton, 1891 75, dr. 33 674 Ton.

Heraf sees, at Skibsfarten i 1891 var næsten 5-dobbelt mod i 1887.

Importen fra Norge bestod som sædvanlig hovedsagelig af Stok- og Klipfisk samt af nogle mindre Partier Røgesild og forskellige Konserver.

Den direkte Indførsel af Stokfisk med norske Dampskibe var i 1891 betydeligt mindre end i 1890, nemlig ca. Kg. 1 177 000, hvoraf ca. Kg. 1 067 000 til Venedig og ca. 110 000 til Ancona, mod omtrent Kg. 240 000 i 1890. Via Hamburg ankom med tyske Dampere ca. Kg. 460 000, ogsaa noget paa Jernbane fra Genua.

Aarsagerne til den mindskede Import maatte søges tildels i den ikke betydelige Fangst i Norge og høje Priser, tildels i epidemiske Sygdomme, hovedsagelig Influenza, som atter optraadte i Vinter her i Landet.

I Begyndelsen af August, da den nye Vare ankom, var Efterspørgselen temmelig livlig med faste Priser, hvorfor man kunde haabe en betydelig Afsætning; dog blev Forretningerne senere mer og mer indskrænket ifølge den meget udbredte Influenzaepidemi og Dispens fra Paven at undlade Fastedagene.

Ved det mindskede Forbrug viste sig lidt efter lidt en Tilbagegang i Priserne. Disse var ved Sæsonens Begyndelse for prima Bergen Lire 117 a 118 og nedgik senere til L. 105; for Finmarksvare L. 90 a 92, senere L. 78 pr. 100 Kg. incl. Told og med sædvanlig Pladsdiskonto.

For Tiden betinger Bergen L. 92 a 93 og Finmarksvare L. 70 a 71. Herværende Lager udgjøres af ca. Kg. 70 000.

Den norske Røgesild gaar ikke an at indføre her, den stærkere røgede engelske Sild er mere i herværende Konsumenters Smag, og Konserver stiler sig for høit i Pris.

I Ancona skriver derværende Vicekonsul, varierede Priserne for Stokfisk fra L. 60 til L. 100 for mindre gode Kvaliteter, og importeredes som sædvanlig med tyske Dampskibe via Hamburg, foruden den direkte Import med norske, mindre Partier Tromsø, Hammerfest, Vadsø og Hyser, desuden Brosmer og St. Pietri; de første betingede L. 60 a 80, begge de sidste L. 40 a 50 fortoldet pr. 100 Kg.

Af norsk Klipfisk var den direkte Import til Ancona i 1891 noget større end i 1890, eller ca. Kg. 450 000 mod ca. Kg. 350 300 i 1890. Fra Genua ankom desuden mindre Partier pr. Jernbane. Priserne holdt sig

temmelig fast til L. 78 a 80 pr. 100 Kg. inclus. Tolden, og Afsætningen var i det hele jævn. I Venetien forbruges Klipfisk ikke, Forsøg paa at sælge den her er mislykket.

Kun 2 Ladninger engelsk Klipfisk fra Gaspe ankom til Ancona i November f. A. og solgtes langsomt til ca. L. 80 pr. 100 Kg. incl. Told.

Importen af Yarmouthsild var i 1891 noget mindre end i 1890, nemlig ca. 10 000 Tdr. til Venedig og ca. 1 500 Tdr. til Ancona, tilsammen ca. 11 500 Tdr. Priserne stillede sig L. 24 a 25 pr. Ton, men faldt henimod Slutningen af Efteraaret paa Grund af Influenzaen. Senere blev Priserne atter fastere. Ligesaa andre engelske og spanske Fiskevarer, hvoraf smaa Partier indføres.

Handelsforholdene i Distriktet og i Særdeleshed i denne By har i 1891 ikke undergaaet stor Forandring. Man kan sige, at Handelen gaar i langsomt fremadskridende Retning, først og fremst Transithandelen og Skibsfarten, hovedsagelig paa Grund af det Adriatiske Jernbaneselskabs kloge Tarifpolitik. Derimod kan det samme ikke siges om Industrien, der i Almindelighed lider af manglende Afsætning med Undtagelse kanske af Kniplings-Glas- og Træskjærerindustrierne, der har gode Kunder i England. Den første af disse Fabriker, i Burano, beskæftiger ca. 3000 Arbeidere.

I Skibsfart og Handelsomsætning er Venedig nu den betydeligste By i Italien næst efter Genua. I Aaret 1891 er Skibsfarten atter tiltaget. I 1890 ankom 2 960 Fartøier, dr. 1 006 065 Ton, i 1891 ankom 3 538 Fartøier, (Tonnagen ubekjendt, men betydelig højere end i 1890).

I 1880 ankom 2 690 Fartøier, dr. 605 824 Ton, hvoraf fremgaar, at Skibsfarten i den sidste 10-Aarsperiode, idetmindste Tonnagen, er bleven næsten dobbelt større. Dette er ogsaa Tilfældet med Handelsomsætningen. I Aaret 1890 opgik Importen til 12 478 956 Kvintaler, Værdi Lire 274 440 000 og Exporten til 7 982 792 Kvintaler, Værdi Lire 211 808 000. I Aaret 1880 var Importen kun 6 416 062 Kvintaler og Exporten 3 714 843 Kvintaler.

Et nyt norsk Firma for Fiskeforretning er oprettet i Padua af Hr. Martens fra Bergen.

Den for Skibsfarten høist nødvendige Forstørrelse af "Stazione marittima" er i 1891 blevet fuldendt. Der er nu bekvemme Pladse ogsaa for de største Dampskibe, og er Stedet forsynet med nyeste bevægelige Dampkraner for hurtig at kunne losse og lade alle Slags Varer.

Høsten var i det Hele middels god.

C. V. Lexow.

---

Indhold: **Algier** Side 496. — **Barcelona** Side 470. — **Gatzat** Side 478. — **Guatemala** Side 484. — **Lissabon** Side 463. — **Madrid** Side 480. — **Marseille** Side 501. — **Singapore** Side 504. — **Stuttgart** Side 486. — **Sydney** Side 491. — **Venedig** Side 506.







# Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler  
for 1891 m. M.,

No. 14.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1892.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co. Subskriptionspris 2 Kroner Aaret  
og for Udenbysboende Porto 20 Øre.

## Rio de Janeiro.

Skibsfarten i 1891.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Kr. (1 £ = Kr. 18.00.)
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen . . . . .	11	3 775	-	-	11	3 775	-	-	124 614
” Norge til Vicekonsulsstationerne . . . . .	2	645	-	-	2	645	-	-	21 006
” Sverige til Hovedstationen . . . . .	13	5 158	-	-	13	5 158	-	-	169 623
” Sverige til Vicekonsulsstationerne . . . . .	9	3 533	-	-	9	3 533	-	-	115 560
” andre Lande til Hovedstationen . . . . .	195	126 201	-	-	195	126 201	-	-	3 188 803
” andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . . . .	437	194 880	54	16 963	491	211 843	-	-	4 427 460
Ialt	667	334 192	54	16 963	721	351 155	-	-	8 047 071
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedstationen . . . . .	-	-	4	3 564	4	3 564	-	-	-
” Norge fra Vicekonsulsstationerne . . . . .	-	-	2	636	2	636	-	-	-
” andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	34	12 531	175	120 213	209	132 744	-	-	208 746
” andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . . . . .	140	42 921	331	152 388	471	195 309	-	-	898 092
Ialt	174	55 452	512	276 801	686	332 253	-	-	1 106 838

For Reparationer eller Ordre ankom 24 dr. 10 980 Register Ton.  
Af svenske Skibe ankom 120 dr. 49 529 Ton.

## Aarsberetning dateret 5te August 1892.

De Forenede Rigers Skibsfart paa Brasilien har siden 1884 været følgende:

Aar.	Til Distriktet Ankomne Fartøier:			
	Norske.		Svenske.	
1884	. 232 dr.	84 009 Tons.	69 dr.	24 068 Tons.
1885	. 337 "	123 775 "	68 "	20 650 "
1886	. 421 "	157 792 "	88 "	24 946 "
1887	. 420 "	178 841 "	93 "	31 161 "
1888	. 424 "	198 638 "	78 "	27 210 "
1889	. 566 "	267 427 "	92 "	32 992 "
1890	. 544 "	259 065 "	85 "	30 771 "
1891	. 721 "	351 155 "	120 "	49 529 "

Aar.	Fra Distriktet afgaaede Fartøier:			
	Norske.		Svenske.	
1884	. 239 dr.	86 097 Tons.	67 dr.	23 579 Tons.
1885	. 327 "	118 197 "	84 "	18 939 "
1886	. 420 "	156 151 "	87 "	25 005 "
1887	. 423 "	182 500 "	99 "	32 437 "
1888	. 416 "	192 462 "	80 "	25 077 "
1889	. 565 "	269 338 "	88 "	31 769 "
1890	. 543 "	260 976 "	81 "	29 517 "
1891	. 686 "	332 253 "	115 "	46 752 "

Det vil saaledes sees, at der er en væsentlig Forøgelse sammenlignet med de sidste Aar. Særlig har en Tilvæxt været at spore i Santos, hvorhen de høje Fragter paa Grund af den forcerede Vareindsørsel bevægede mange Fartøier at seile trods den Resiko, hvorfor de udsattes ved den daarlige Sundhedstilstand og Ulemper i Havnen. Ogsaa i Para sees vor Fart at have været betydelig.

Den ved Hovedstationen indseilede Bruttofragt udgjorde:

	Indgaaende.	Udgaaende.	Sum.	mod Aar 1890.
Af norske Fartøier	£ 193 504	£ 11 597	£ 205 101	£ 194 699
" svenske "	" 32 342	" 390	" 32 732	" 21 600
Tilsammen	£ 225 846	£ 11 987	£ 237 833	£ 216 299

Fragtfortjenesten er saaledes i afvigte Aar bleven forøget med £ 21 534 eller med £ 10 402 for de norske og med £ 11 132 for de svenske Fartøier. For hele Distriktet tilsammen opgik Fragtfortjenesten til

	Indgaaende.	Udgaaende.	Sum.	mod Aar 1890.
Af norske Fartøier	£ 447 861	£ 61 491	£ 508 552	£ 480 689
" svenske "	" 66 646	" 9 440	" 76 086	" 59 860
Tilsammen	£ 513 707	£ 70 931	£ 584 638	£ 540 549

Ved Hovedstationen udførtes følgende Mønstringsforretninger:

Paamønstringer: norske Fartøier 260, svenske Fartøier 26, tils. 286 Mand.  
Afmønstringer: norske Fartøier 141, svenske Fartøier 6, tils. 147 Mand.

Der anmeldtes følgende Rømninger fra norske Fartøier 73, svenske Fartøier 13, tils. 86 Mand.

Der efterlodes i Aarets Løb fra norske Fartøier 97, fra svenske 25 syge Sømænd hvoraf 62 fra norske Fartøier og 8 fra svenske Fartøier døde; af disse vare 10 norske Kapteiner. Nærmere Dato angaaende disse Døde og deres Efterladenskaber ere blevne hjemsendte i specielle Indberetninger eller tilkjendegivne vedkommende fremmede Landes Autoriteter.

Ligeledes ere specielle Meddelelser efterhaanden indsendte angaaende de Understøttelser til Skibbrudne eller efterladte Syge, der ere blevne disse tilstaaede af Generalkonsulatet. Beløbet af disse Udlæg, der ere blevne refunderede af de forskjellige Myndigheder hjemme, kunne anslaaes til £ 783.

Ved Generalkonsulatet indkasseredes og remitteredes til rette Vedkommende forskjellige Arvemidler, Fragtbeløb, Havarilikvidationer og Emigrantsparepenge, tilsammen ca. £ 3 324.

I Aarets Løb er der bleven hjemsendt for norske Sømænd Hyrebeløb til en Sum af Rs. 5 389 § 000 og for svenske til en Sum af Kr. 2 160.00 eller tilsammen £ 491.

De inden Distriktet værende norske og svenske Skibe erlagde i Aarets Løb følgende Konsulatafgifter: fra norske Fartøier £ 1167—14—10 = Rs. 18 102 § 306, fra svenske Fartøier £ 166—14—1 = Rs. 2 508 § 070, tils. £ 1 334—8—11 Rs. 20 610 § 376.

Expeditionsafgifterne beløb sig til ca. £ 95 eller Rs. 1 301 § 580.

Som Følge af den øgede Skibsfart samt tillige af de forskjellige Begivenheder, der fremkaldtes ved Epidemiforholdene i Rio de Janeiro og Santos, og de Vanskeligheder for hvilke Skibene saa sig udsatte øgedes den ved Generalkonsulatet førte Brevvexling efterhaanden, indtil den i 1892 antog usædvanlige Proportioner. De forskjellige udførte Forretninger, der lagde Beslag paa Generalkonsulatets Tid, tiltog ogsaa i Antal.

Jeg skal i det Følgende, efter de Kilder, der tidligere have staaet til Generalkonsulatets Raadighed, samt med Oplysninger, der fra forskjelligt Hold have kunnet indhentes, berøre den Skibsfartsrørelse, der paa brasiliansk Omraade i Aarets Løb idethele har fundet Sted samt den lokale Handel og de indenlandske Næringsforholde i sin Almindelighed:

Skibsfarten paa Distriktet var i 1891 idethele livlig. Som sædvanlig tog Hovedstaden den vigtigste Anpart af denne Virksomhed. Nedenstaaende Opgave giver en Oversigt over, i hvilken Udstrækning i Rio de Janeiro de forskjellige Nationer deltog i den oversøiske Fart:

Tydske Skibe ankomne 182, afgaaede 143, argentinske 37, 19, østerrikske 18, 22, belgiske 33, 32, brasilianske 65, 46, danske 9, 5 franske 201, 180, spanske 4, 3, hollandske 4, 4, engelske 576, 476, italienske 157, 155, nordamerikanske 88, 70, norske 197, 179, uruguayiske 27, 7, portugisiske 35, 14, russiske 5, 6, svenske 42, 32, tilsammen ankomne Skibe 1 682, afgaaede 1 387.

Hvad Kystfarten angaar, har det, som i tidligere Indberetninger anført, været Brasilianernes Yndlingsønske at unddrage Udlændinge al Deltagelse heri og forbeholde den for det nationale Flag. Da Landets egen Flaade imidlertid er liden, har det hidtil ikke været muligt at realisere dette Ønske; saavel i 1891 (som i 1892) have derfor fremmede Skibe, omend ei i betydelig Grad, deltaget i denne Fart. Nedenstaaende Tabel viser Omfanget heraf for Rio de Janeiros Vedkommende:

Tydske Skibe ankomne 80, afgaaede 121, argentinske 1, 2, østerrigske 12, 12, belgiske 2, 1, danske 3, 6, franske 35, 55, spanske afgaaede 2, hollandske afgaaede 1, engelske ankomne 103, afgaaede 148, italienske 22,



	2det Halvaar 1891 (Forts)					
	Juli.	August.	Septbr.	Oktbr.	Novbr.	Decbr.
Dampfartøier.						
London . . .	35 à 40 sh.	35 à 40 sh.	35 à 40 sh.	30 à 40 sh.	30 à 40 sh.	30 à 40 s. pr. 1 000 kg.
Liverpool . .	25 sh.	Nom.	Nom.	Nom.	25 à 30 -	25 sh. pr. 1 015 -
Antwerpen . .	30 à 35 sh.	30 à 35 sh.	30 à 35 sh.	30 à 35 sh.	30 à 35 sh.	30 à 35 s. pr. 1 000 -
Hamburg . . .	35 sh.	35 sh.	35 à 40 sh.	45 à 40 sh.	45 sh.	45 sh. - 1 000 -
Havre . . . .	25 à 30 fr.	25 fr.	30 fr.	35 fr.	35 fr.	35 à 40 fr. - 900 -
Bordeaux . . .	30 fr.	30 -	40 -	35 -	35 -	55 - - 900 -
Marseille . . .	40 fr.	40 -	50 -	50 -	50 -	45 à 50 - - 1 000 -
Genua . . . .	30 à 40 fr.	40 -	30 à 40 fr.	45 à 50 fr.	50 -	50 - - 1 000 -
Triest . . . .	35 sh.	Nom.	40 sh.	45 sh.	45 sh.	40 à 50 - - 1 000 -
New York . . .	30 à 35 cts.	25 à 35 cts.	25 à 35 cts.	25 à 30 cts.	25 à 30 cts.	25 à 30 cts. pr. Sæk
New Orleans . .	Nom.	50 cts.	45 cts.	35 à 40 -	45 cts.	45 cts. - -
Galveston . . .	Nom.	Nom.	Nom.	Nom.	Nom.	Nom. - -

Ligesom tidligere sker Exporten af Kaffe for den væsentligste Del i Dampskibe, dog sees Seilskibe ogsaa nu og da befragtede med denne Vare, særlig til Capetown, hvorhen der er bleven betalt £ 280 à 700 pr. Skib. Af vore Fartøier ere endel afgaaede fragtsøgende til Vestindien, andre have i Paranagua fundet Herva Matte-Fragter (der varierede mellem  $\frac{3}{4}$  og  $1\frac{1}{2}$  Realer pr. 15 Kg.) til argentinske Havne for derpaa at vende tilbage til Rio de Janeiro med Hø, Mel etc. De, der lastede Salt i Mossoro, erholdt 300 à 500 Reis, pr. 40 Liter, de, der lastede Sukker i de nordlige Havne opnaaede 22 sh. 6 d à 25 sh.

Finantsliv og Handel. Aarets økonomiske Urede karakteriseres bedst derved, at Landet efterhaanden havde fire Finantsministre med forskjelligt Program. Aarets Begyndelse fandt Hr. Ruy Barbosa fremdeles som Finantsminister. Med sædvanlig Veltalenhed forsvarede han sin Politik, der havde fremkaldt en for Aktieselskaber, Gründervæsen og Spekulanter saa gunstig Periode og anbefalede fremdeles lignende Forholdsregler. Hans Ideer billigedes ei i Kamrene og han faldt. Den 20de Januar 1891, da den første Votering over den nye Konstitution havde fundet Sted, indgav Ministeriet sin Dimission. Marschal Deodoro da Fonseca organiserede et nyt, hvori Hr. de Alencar Araripe blev Finantsminister. Denne saa sig strax Ansigt til med et fra Laangiverne til „Estrada de Ferro Rio & S. Paulo“ fremkommet Krav om øieblikkelig Oversendelse til London af ca. £ 500 000 i Guld. Efterat have maattet imødekomme denne Fordring, var det den nye Ministers Tanke at indvinde og henlægge i Skatkammeret igjen denne Sum. Dette stødte imidlertid paa Vanskeligheder. Guld forekom kun sparsomt i Cirkulationen til at effektuere de nødvendige Betalinger til Statskassen. Regjeringens Lyst til at magasinere det Guld, den modtog, øgede Knapheden, følgelig Efterspørgselen, ligesaa Guldets Pris, hvad der atter medførte Fald i Papirpengenes Værdi. Der gaves paa Grund af denne Knaphed Tilladelse til Banco da Republica til at udstede Cheques lydende paa Guld, hvilke modtoges ved Toldboderne; disse lød imidlertid paa runde Summer og vare derfor upraktiske for Kjøbmænd, der skulde betale bestemte Toldafgifter. Toldboderne autoriseredes derefter til at afhænde Guld til Forretningsverdenen, men da det sluttelig befandtes upraktisk i et af Toldbodens Kontorer at sælge det Guld, der atter indbetaltes i det andet,

bestemtes der, at Tolden skulde kunne betales efter en paa Guld fastsat Kurs, først 18 d pr. Milreis, derpaa 20 d, hvilken Kurs gjaldt fra Juni til December 1891. Da afskaffede Kongressen denne Fiktion og bestemte, at Tolden skulde betales i Papir med 50 % (for enkelte Artikler 60 %) Forøgelse af Tariffens Afgifter.

Den nævnte Finantsminister afløstes allerede i Juli af Baron Lucena. Dennes finansielle Ideer vare større Udstedelse af Papirmynt og Salg af Centraljernbanen. Der fremlagdes under 18de September Forslag for Kongressen herom; da denne ei syntes om Forholdsregelen, opløstes Kongressen den 3die November og en kort Periode af Diktatur indtraadte. Der toges nu forskjellige Forholdsregler der i Grunden blot sigtede til at fremme en Kredses eller et Parties Børsspekulationer. Stor Opsigt vakte det, at den brasilianske Regjerings finansielle Agenter i London, Huset Rothchild, modtog Ordre om at stille til Banco da Republica's Disposition de Saldosummer, det sad inde med, ligesaa udlaantes der til to à tre Banker flere Tusinde Pund Sterling af Statskassen næsten uden Garanti. Det bestemtes, at Statskassens kontante Saldosummer kunde indsættes i Banco de Credito Geral, der egentlig blot var en Afdeling af „Companhia de Estrados de Ferro no Brazil“, et Spekulationsselskab, der ei kunde frembyde den ønskelige Sikkerhed. Tab heraf bleve dog afværgede i Tide. Statutterne for Banco da Republica omændredes og dens Emission forøgedes (til 600 Millioner Milreis). Sluttelig forpagtedes Centraljernbanen bort paa lidet gunstige Vilkaar (til Companhia Sapucahy). Diktaturet faldt imidlertid allerede den 23de November. Marschal Peixolo kom til Magten. Videre Misbrug hindredes ialfald for en Tid ved den af den nye Finantsminister Hr. Rodriguez Alves viste Fasthed.

Da under det forløbne Aar mange Importhuse beklagede sig over, at en større Del Kompagnier havde Ret til toldfri Indførsel af sine Materialier og at hermed var bleven drevet Misbrug, gaves i Marts 1891 et Dekret, der paalagde Toldboderne skarp Kontrol med saadanne Varer og deres Bestemmelse. Her handlede nemlig ei om smaa Beløb. Allerede i 1890 havde der saaledes passeret Varer toldfrit, der egentlig skulde have betalt over en Million Milreis i Told.

For at kontrollere Indførselen fra Udlandet bestemtes ved Dekret af 25de April 1891, at Varerne skulde være ledsagede af saakaldte „Facturas Consulares“. Da der fremkom Reklamationer mod Dekretet (der sluttelig skulde være traadt i Kraft den 1ste Mai 1892) foretoges der i dette Aar væsentlige Forandringer deri.

Da Baron Lucena den 18de September fremlagde sit Forslag om yderligere Udstedelse af Papirmynt, nedsattes der en blandet Kommission af Senatorer og Deputerede til at studere det, hvilken under 8de Oktober fremkom med en fraraadende Betænkning. Efter dens Udtalelse besluttede Kammeret under 19de Oktober, at Papirmynten tvertimod skulde indskrænkes og bestemte, at de Gulddeposita, der vare betingede som Garantisummer for Emissionen, atter skulde indlægges i Skatkammeret. Under 20de Oktober udgav Regjeringen et Dekret, der gav nærmere Bestemmelser om Aktieselskabers Drift, og hvorved det blandt andet paalagdes disses Direktioner at begjære Generalforsamlingernes Tilladelse, hver Gang de vilde indkalde ny Kapital. Dekretet mødte Modstand og afskaffedes senere.

I Slutningen af Oktober forelaa der for Senatet et Lovforslag om Emissions-Banker, hvis Diskussion blev afbrudt ved Statscoupet af 3die November. En Ordning af dette Spørgsmaal er bleven mere og mere paa-

trængende, eftersom Tilliden til alle Papirpenge i Omløb er bleven mere og mere svækket. Den 1ste Januar var der i Rio de Janeiro tre seddeludstedende Banker: Banco do Brazil med en Emission paa 52 336 950 \$ 000, Banco Nacional med 49 763 860 \$ 000, Banco dos Estados Unidos med 62 665 400 \$ 000 eller tilsammen en Emission paa 164 776 210 \$ 000. I Februar blev de to sidstnævnte Banker sammensmeltede i en eneste, der betittedes Banco da Republica og deres Emission øgedes til 199 088 000 \$ 000. I Marts købte denne „Banco da Republica“ Banco do Brazils Emissionsret og Privilegier og øgede derpaa efterhaanden sin Emission, saa at denne i Juni havde naaet 235 738 570 \$ 000 og pr. 30te November 276 672 260 \$ 000. Lægges hertil en ny Bank i Hovedstaden Banco de Credito Popular med en Emission af ca. 29 Millioner Milreis, havde man i Rio de Janeiro en løbende Emission paa 305 Millioner Milreis. En Tabel, der fremlagdes af Baron Lucena, gav følgende Oversigt over de Banker, der havde Sedler i Omløb, i og udenfor Hovedstaden, ved Begyndelsen af November 1891.

Bankens Navn.	Emission.	
	Tilladt Maximum.	Stedfunden Emission.
Banco da Republica	600 000 000 \$ 000	273 542 281 \$ 000
Emissor do Sul . . . . .	16 000 000 \$ 000	3 500 000 \$ 000
Emissor da Bahia . . . . .	20 000 000 \$ 000	10 800 000 \$ 000
Emissor de Pernambuco . . . . .	50 000 000 \$ 000	15 558 869 \$ 000
Emissor do Norte . . . . .	20 000 000 \$ 000	1 000 000 \$ 000
Banco da Bahia . . . . .	10 000 000 \$ 000	4 000 000 \$ 000
Uniao de Sao Paulo	24 000 000 \$ 000	10 001 500 \$ 000
Credito Popular . . . . .	70 000 000 \$ 000	29 014 000 \$ 000
	810 000 000 \$ 000	462 583 349 \$ 000

Foruden disse havde „Uniao Ibero Americana“ i Omløb Sedler paa 20 Milreis til Beløb 1 600 000 \$ 000, hvilke vare indløselige ved Lodtrækning med Præmier, og Banco de Credito Movel“ Sedler paa 40 Milreis men til mindre Beløb. Den ovenfor nævnte „Banco Emissor do Seel“ existerede i Virkeligheden ikke mere fra Juni 1891, da den blev indlemmet i Banco da Republica. Den ovennævnte Banco de Credito Popular gjorde sig i Februar bemærket ved at tilstaa Republikken Uruguay et Laan paa 6 Millioner Milreis. Det blev dog kriticeret, at man saaledes lod et Aktieselskabs Penge gaa ud af Landet. I Juli Maaned oprettedes der en Banco Hypothecario Nacional med nominel Kapital 100 Millioner Milreis. I Juli autoriserede Regjeringen to udenlandske Banker „London River Plate Bank, Lim.“ og „British Bank of South America Lim.“ at aabne Filialer i Brasilien. Den sidstnævnte Bank erhvervede tilbage for £ 75 000 „English Bank of Rio de Janeiro“, der i sin Tid var indkjøbt af Banco de Credito Universal for et meget større Beløb i den falske Tro, at en daarlig Bank kan købe en god Banks Klientel og være sikker paa at beholde dette. Disse to nye udenlandske Banker begyndte dog egentlig først sine Operationer i 1892.

Den allerede i det foregaaende Aar begyndte Feber efter at danne Kompagnier og Bolag drev det hele Aar i end større Grad sit Spil. I Marts 1891 anmeldtes der til Indregistrering af Statuter Bolag med en nominel Kapital paa 526 Millioner Milreis. I November 1891 udviste Fortegnelsen over de allerede grundede Kompagnier en samlet nominel Kapital

for disse af 1 837 706 900 \$ 000. Mange af disse Bolag havde mere end groteske Formaal. Spekulationerne medførte, at der stadig trængtes Penge og at Direktionerne stadig bestemte, at nye Kvotaer af Aktierne skulde indbetales. Imidlertid saa mange Aktieeiere, at de indkaldte Beløb efterhaanden haabløst forbrugtes og vægrede sig da for at gjøre yderligere Indbetalinger, om de end derved tabte, hvad de allerede havde erlagt. Mange Bolag nødsagedes til at indskrænke sin nominelle Kapital eller til at optage Laan for at kunne begynde Virksomhed, hvad der imidlertid vilde sige det samme som at eventuelt Udbytte først maatte anvendes til at betale Renter af denne Gjæld og at der ingen Dividende kunde gives Aktionærerne. Et større Bolag „Empresa de Obras Publicas“ udvidede sin Virksomhed ved at indkjøbe og indlemme i sig endel andre Bolag: „Companhia de Carris Urbanos“, „Lloyd Brasileiro“ og „Amazon Steam Navigation Co.“. Mange af Bolagene ere efterhaanden gaaede fallit og ere blevne likviderede. Den Standsning, der har vakt mest Opsigt, er et af de største Bolags: „Companhia Geral de Estrados de Ferro no Brazil“. Dettes Anliggender og Bestyrelse er i 1892 blevea gjort til Gjenstand for kriminel Undersøgelse og Direktørerne fængslede. Medens Rios Børs det hele Aar var Gjenstand for den vildeste Spekulation i Papirer og mange Familier ruineredes, medens der i enkelte Kredse kastedes Penge ud, som om Landet havde fundet en storartet Guldmine, var Hovedstadens Marked Skueplads for en vistnok beskednere men dog livlig Handel, trods den Frygt, der fra mange Hold næredes for den fremtidige økonomiske Situation. Importen øgedes meget, om end den stadig synkende Kurs og de fordyrede Livsforholde gjorde, at der ikke blev synderlig Udbytte for de forskjellige Handelshuse ved Aarets Slutning. Bomuld,- Lin,- Uld- og Silkevarer opvise en Forøgelse af 20 %, ligesaa alle Levnetsmidler, særlig Ris og tørret Kjød. Henimod Aarets Udgang, da endnu ingen Tegn viste sig til Forbedring i Kursen, indskrænkedes Varebestillingerne i Europa. Hertil bidrog ogsaa, at de Vanskeligheder, hvormed man i maanedsvis havde at kjæmpe i Rios Havn, ikke syntes at mindskes. De ankommende Skibe kunde nemlig ofte ikke faa losse sin Last, da Lægtene og Bryggeplads manglede, Arbeidere ei kunde erholdes, idet de gjorde Strike, da der i Tolbodens Magasiner ei fandtes mere Rum, og Centraljernbanen ved daarlig Administration var ude af Stand til at transportere Stykgods, især tungere, ind i Landet, medens dog enkelte Dampskibsselskaber stadig i Europa modtog flere og flere Varepartier bestemte for Rio de Janeiro, saaledes skabende en Forvirring og en Ophobning, hvortil der hidtil ei var seet Mage. Disse Forholde i Havnen medførte selvfølgelig en Række Hindringer ogsaa for Udførelsen af Kaffe og dennes Expedition. En lignende Overfyldning af Varer gjorde sig i end større Udstrækning gjældende i Santos, hvor de stadig ankommende Skibe bleve liggende uden at komme til at losse, medens Expedition stadig forsinkedes, Magasinerne viste sig utilstrækkelige og den eneste Jernbanelinie ei kunde opfylde de Krav, der stilledes til den, paa samme Tid som en heftig Epidemi af gul Feber gjorde disse Onder end føleligere for dem, der ved sine Forretninger nødtes til at opholde sig paa Stedet. Forholdene i Santos, der længe ville mindes inden vore søfartsdrivende Kredse, ere blevne behandlede i specielle Indberetninger fra Generalkonsulatet.

Medens flere af disse Omstændigheder længe truede med at fremkalde en almindelig økonomisk Forvikling, bleve dog de skjæbnesvangre Følger deraf inden Handelsverdenen mindre end ventet; kun faa Huse standsede eller kom i alvorligere Forlegenhed. Hertil bidrog ogsaa, at Udlandat mod



Aarets Slutning begyndte at faa mere Tillid, da det saa, at den nye Regjering viste Tegn til Fasthed og sikker Holdning. Den nye Regjering fremlagde et foreløbigt Budget, der beregnede Statsindtægterne til 207 992 100  $\text{Ø}$  000 og Udgifterne til ca. 2 Millioner, hvorved der altsaa skulde fremkomme et Overskud af ca. 2 Millioner. Vistnok var dette mere optimistisk end egentlig sandsynligt, idet Resultatet nok vil blive et Deficit paa nogle Millioner, men det var iallefald et Tilløb til at bringe Statens Indtægter og Udgifter i et rimeligt Forhold til hverandre og som Almenheden kunde kontrollere, under den nye Tingenes Tilstand.

Et Aar saa rigt paa politisk Uro, indre Rivninger, oprørske Bevægelser, gjensidig Mistro, mindskende Tillid i Udlandet og økonomiske Vanskeligheder af alle Slags maatte nødvendigvis finde sit Udtryk i en stadig oscillerende men jævnt nedadgaende Kurs. Noteringerne stillede sig saaledes:

Maaned.	Kurs.	Maaned.	Kurs.
Januar .	18 $\frac{3}{4}$ d à 20 $\frac{3}{4}$ d	Juli	15 $\frac{1}{2}$ d à 17 $\frac{3}{4}$ d
Februar	19 d à 19 $\frac{3}{4}$ d	August	14 $\frac{1}{2}$ d à 16 d
Marts .	17 $\frac{1}{2}$ d à 19 $\frac{1}{4}$ d	September	14 $\frac{3}{4}$ d à 15 $\frac{7}{8}$ d
April .	17 $\frac{3}{8}$ d à 17 $\frac{7}{8}$ d	Oktober	13 d à 15 $\frac{5}{8}$ d
Mai .	16 d à 17 $\frac{1}{4}$ d	Novemher	11 $\frac{1}{2}$ d à 13 $\frac{5}{8}$ d
Juni	16 $\frac{1}{2}$ d à 18 $\frac{1}{4}$ d	December	11 $\frac{1}{2}$ d à 12 $\frac{3}{4}$ d

Det kan saaledes siges, at Kursen i Aarets Løb vexlede mellem 20 $\frac{3}{4}$  d og 11 $\frac{1}{2}$ , for ikke at medtage undtagelsesvise Noteringer udenfor disse Grændser. Under 10 d er Kursen hidtil ei end en enkelt Gang falden. Til Sammenligning kan hidsættes Kursnoteringerne i de sidste 20 Aar:

Aar.	Kurs.	Aar.	Kurs.
1871	24 $\frac{7}{8}$ d à 25 $\frac{7}{8}$ d	1881	20 $\frac{11}{16}$ d à 23 $\frac{1}{4}$ d
1872	24 $\frac{1}{2}$ d à 26 $\frac{3}{8}$ d	1882	20 $\frac{1}{8}$ d à 22 d
1873	25 $\frac{1}{8}$ d à 27 $\frac{1}{8}$ d	1883	21 d à 22 $\frac{1}{4}$ d
1874	24 $\frac{3}{4}$ d à 26 $\frac{3}{8}$ d	1884	19 $\frac{5}{8}$ d à 22 $\frac{1}{4}$ d
1875	26 $\frac{1}{4}$ d à 28 $\frac{3}{4}$ d	1885	19 $\frac{1}{2}$ d à 17 $\frac{5}{8}$ d
1876	23 $\frac{1}{2}$ d à 27 $\frac{1}{8}$ d	1886	22 $\frac{5}{8}$ d à 17 $\frac{3}{4}$ d
1877	23 d à 25 $\frac{5}{8}$ d	1887	21 $\frac{1}{2}$ d à 23 $\frac{1}{2}$ d
1878	21 d à 24 $\frac{5}{8}$ d	1888	22 $\frac{7}{8}$ d à 27 $\frac{3}{16}$ d
1879	19 $\frac{1}{3}$ d à 23 $\frac{5}{8}$ d	1889	26 $\frac{7}{8}$ d à 28 $\frac{1}{2}$ d
1880 .	19 $\frac{7}{8}$ d à 24 d	1890	26 $\frac{1}{8}$ d à 20 $\frac{5}{8}$ d

Importhandel. Som ovenfor nævnt tiltog Indførselen betydeligt. Sammenlignes de indførte Kvanta af de vigtigere Varer for 1891 og 1890, vil det sees, at der for de allerflestes Vedkommende spores en Forøgelse:

	Forøgelse.	Formindskelse.
Terpentin (Kasser)	2 731	
Tran (Tønder) . . .		630
Alfalfa (Baller . . . . .)	103 304	
Ris (Sække) . . . . .	197 813	
Smult, amerikansk (Fade) .		122 730
— — (Kasser) . . . . .		2 450
Tjære (Dunke) . . . . .	13 143	
Hampevæv (Baller)		558
Kul (Tons) . . . . .	60 732	

	Forøgelse.	Formindskelse.
Tørt Kjød fra Rio de la Plata (Kg.)		4 706 975
Tørt Kjød fra Rio Grande (Kg.) . . .	3 200 944	
Øl (Kasser) . . . . .	25 967	
- (Fade) . . . . .	285	
Indisk The (Kg.) . . . . .	31 750	
Cement (Fade) . . . . .	59 465	
Klid fra Rio de la Plata (Sække)		8 775
Hvedemel (Fade) . . . . .	14 205	
Genever (Kasser) . . . . .		592
Talg fra Rio de la Plata (Kg.)	2 636 600	
Parafinolie (Kasser) . . . . .	182 454	
Smør (Kasser) . . . . .		2 477
Makaroni (Kasser) . . . . .	4 188	
Mais fra Rio de la Plata (Sække) . .		368 371
Furu, svensk og norsk (Dusin) . . .	24 268	
— amerikansk (Fod) . . . . .	12 389 970	
Salt, udenlandsk (Kg) . . . . .	7 691 314	
— indenlandsk (—) . . . . .		6 416 943
Stearinlys (Kasser) . . . . .	6 095	
Vine fra Bordeaux (Fade) . . . . .	4 171	
— - — (Kasser) . . . . .	11 899	
Vine fra Italien (Fade) . . . . .	3 042	
— - — (Kasser) . . . . .	5 391	
Vine fra Portugal (Fade) . . . . .	7 659	
— - — (Kasser) . . . . .	21 790	
Vine fra Middelhavet (Piber) . . . .		471

Det er værd at kaste et Blik paa enkelte Artikler, der for Norden kunne have særlig Interesse, enten fordi de ere vigtige for vor Export eller kunne sysselsætte vor Fragtfart.

Tran: Der indførtes ialt 1 600 Fade mod 2 238 i 1890. Priserne vare ved Aarets Begyndelse 18 à 19 ø og sluttede med 27 à 28 ø pr. Fad. Indførselen i de sidste 5 Aar stillede sig saa: 1887 1 348 Fade & Tønder, 1888 1 566 Do., 1889 1 329 Do., 1890 2 238 Do., 1891 1 600 Do.

Klipfisk. Den samlede Indførsel heraf var 95 804 Kolli mod 90 353 i 1890, altsaa en Forøgelse af 6 127 Kolli. Rørelsen paa Markedet stillede sig saa:

	Fra Canada. Bøtter.	Fra Norge. Fade. Kasser.
Paa Lager 1ste Jan. . . . .	7 268	4 561
Der ankom . . . . .	46 105	6 025 43 674
	53 365	6 025 48 235
Forbrug: . . . . .	48 110	5 525 46 146
Paa Lager 31te Dec.	5 255	500 2 089

## Ankomsterne fordelte sig saaledes paa de forskjellige Maaneder:

Maaned.	Fra Canada.		Fra Norge.
	Bøtter.	Fade.	Kasser.
Januar .	4 755	10	6 120
Februar	3 484	-	2 238
Marts .	-	-	7 035
April	2 147	-	2 022
Mai .	-	550	2 335
Juni .	-	550	2 507
Juli .	-	335	3 435
August . .	13 142	500	4 734
September .	7 537	1 060	5 381
Oktober .	-	1 150	3 133
November .	7 573	-	1 999
December .	7 467	720	2 645
	46 105	6 025	43 674

Tils. 95 804 Kollu.

## Priserne paa Klipfisk stillede sig i Aarets Løb saaledes:

Maaned.	Bøtter.	Fra Canada.		Fra Norge.
		Fade.	Kasser.	
Januar .	20 \$ à 24 \$	—	20 \$ à 22 \$	
Februar .	28 " à 30 "	—	26 " à 30 "	
Marts .	28 " à 30 "	—	28 " à 30 "	
April .	28 " à 30 "	—	28 " à 30 "	
Mai .	30 " à 32 "	30 \$ à 32 \$	30 " à 32 "	
Juni .	32 " à 34 "	30 " à 32 "	32 " à 34 "	
Juli .	34 " à 36 "	30 " à 32 "	34 " à 36 "	
August . .	36 " à 38 "	32 " à 34 "	36 " à 38 "	
September	36 " à 38 "	32 " à 34 "	36 " à 38 "	
Oktober .	36 " à 38 "	33 " à 35 "	36 " à 38 "	
November .	38 " à 40 "	33 " à 35 "	38 " à 40 "	
December . . .	38 " à 40 "	35 " à 36 "	38 " à 40 "	

Tjære. Priserne aabnede i Januar med 9 \$ à 12 \$ pr. Tønde og sluttede i December til 14 \$ à 15 \$. Indførselen har i de sidste fem Aar stillet sig saaledes: 1887 4 970 Tønder, 1888 10 766 Do., 1889 11 769 Do., 1890 8 596 Do., 1891 21 739 Do.

Stenkul. Indførselen heraf, næsten udelukkende fra England, var betydelig større end det foregaaende Aar. Næsten alle Ladninger ankom for Modtagerens egen Regning, kun faa solgtes. Priserne stillede sig fra 26 \$ til 35 \$ pr. Ton, medens de i 1890 vare fra 18 \$ 23 \$ 500. Følgende Zifre vise Importen i de sidste 5 Aar: 1887 270 647 Tons, 1888 320 772 Do., 1889 404 795 Do., 1890 391 788 Do., 1891 452 520 Do.

Øl. Heraf ankom adskilligt mere end Aaret før. Der indløb nemlig 66 426 Kasser og 483 Fade, mod 40 459 Kasser og 195 Fade i 1890. Priserne flukturerede meget. De begyndte i Januar med følgende Noteringer:

Bass, Ihlers & Bell (hvidt) pr. Dusin	7 \$	à	7 \$ 200
" Burke (hvidt) . . . "	7 "	à	7 " 200
Andre engelske Mærker . . . "	5 "	800 à	6 " 000
Guinness (sort) . . . . . "	7 "	700 à	7 " 200
Dansk, Carlsberg . . . pr. Kasse	29 "	000 à	30 " 000
Dansk Crystal . . . . . "	28 "	000 à	30 " 000
Dansk Einbeck . . . . . "	28 "	000 à	29 " 000

Priserne stillede sig derpaa efter jævn Stigen saaledes i December:

Bass, Ihlers & Bell (hvidt) . . . . .	pr. Dusin	10	§	à	10	§	500
„ Burke (hvidt) . . . . .	„	10	„	à	10	„	500
Andre engelske Mærker . . . . .	„	9	„	à	9	„	500
Guinness (sort) . . . . .	„	10	„	à	11	„	000
Dansk Carlsberg . . . . .	pr. Kasse	45	„	à	46	„	000
Dansk Crystal . . . . .	„	45	„	à	46	„	000
Dansk Einbeck . . . . .	„	45	„	à	46	„	000
Tydsck Mainzinger . . . . .	„	42	„	à	44	„	000

Det norske Øl, der tidligere var yndet paa dette Marked, sees næsten ikke mere, det ansees noget stærkt og for dyrt.

Smør. Der ankom noget mindre end det foregaaende Aar. Indførselen hidrørte fra følgende Lande: Fra Frankrig 54 647 Kasser, fra Tydsckland 318 Do., fra England 68 Do., fra Italien 1 265 Do., Forenede Stater 1 085 Do., Diverse 19 Do. Tilsammen 57 402 Kasser.

Sammenligner man med de foregaaende Aar, fremkommer følgende Tal: 1887 162 Dunke, 38 890 Kasser, 1888 71, 60 811, 1889 11, 47 476, 1890 16, 59 879, 1891 57 492 Kasser.

Priserne steg jævnt i det hele Aar og sluttede i December med følgende Noteringer: Forskjellige franske Mærker: Demagny, Isigny, Anatolli, Bretel Frères, Gouland, I. Lepellitier fra 1 § 400 à 1 § 900 pr. engl. Skaalpund, dansk 1 § 500, amerikansk 1 § 040.

Trælaster. I det store og hele taget var der i denne Artikkel en øget Indførsel at mærke, saavel hvad Østersøfuru som amerikansk Vare angaar. Under Benævnelsen „Pino Baltico“ indgaar ei alene svensk og norsk Last, men ogsaa tydsck fra Østersøens Kyst, omend den sidste i ringe Mængde.

Nordisk Last (Pino Baltico). Der ankom heraf 40 248<sup>1</sup>/<sub>12</sub> Dusin mod 15 979<sup>2</sup>/<sub>12</sub> Dusin i 1890 eller en Forøgelse af 24 268<sup>11</sup>/<sub>12</sub> Dusin. Det meste ankom for egen Regning, medens kun lidet ankom til Salg fra Borde. Priserne kunne angives ved Aarets Slutning til 50 § à 51 § pr. Dusin for rød Furu og 48 § à 49 § pr. Dusin for hvid Furu af Dimensioner 3 × 9 × 14.

Lasten modtoges af følgende Handelshuse med efternævnte Kvanta: Chr. Heckscher & Co. 16 453.6 Dusin, C. W. Gross & Co. 8 840.2, Companhia Geral de 5 218.1, Commerciale e Industria Berla & Co. 1 909.1, Companhia Technica Constructora 1 766.8, Companhia City Improvements 1 625.1, R. Riemer & Co. 1 404.4, I. P. Passos 1 248.2, forskjellige 1 782.7, tilsammen 40 248<sup>1</sup>/<sub>12</sub> Dusin.

Amerikansk Last. Der ankom i 1891 34 475 128 Fod mod 22 085 158 i 1890 eller en Forøgelse af 10 663 507 Fod i 1891. Heraf var 27 787 895 harpixholdigt Træ (Pitch Pine) mod 17 124 388 i 1890 eller en Forøgelse af 10 663 Fod i 1891. Ankomsterne af denne Vare fordelte sig saaledes paa de forskjellige Maaneder:

Januar 2 104 904 Fod, Februar 1 799 683, Marts 3 551 709, April 3 290 100, Mai 3 537 989, Juni 3 511 101, Juli 1 425 926, August 3 149 907, September 3 634 735, November 480 748, December 1 301 093, tilsammen 27 787 895 Fod.

Priserne vare mellem 48 § og 50 § i første Fjerdingaar, 48 § til 49 § i andet, 48 à 50 § i tredje og 50 à 76 § i fjerde. Priserne have i de sidste 5 Aar vexlet paa følgende Maade, ligesom Indførselen i 5 Aaret stillede sig saaledes:

Aar.	Priser.	Indført Kvantum.
1891 .	48 § à 76 §	27 787 895 Fod
1890 .	32 - - 48 -	17 124 388 -
1889 .	36 - - 41 -	15 283 096 -
1888 .	32 § 500 à 43 §	7 298 784 -
1887 .	18 § à 40 §	16 165 061 -

Af andre Sorter Træ ankom der 4 470 453 Fod mod 3 350 820 i 1890 eller en Forøgelse af 1 119 633 Fod. Priserne herpaa vexlede saaledes: 1ste Fjerdingaar 112 à 120 Reis, 2det Fjerdingaar 110 à 115 Reis, 3die Fjerdingaar 115 à 120 Reis, 4de Fjerdingaar 140 à 200 Reis pr. løb. Fod.

Resten af Indførselen falder paa Spruce. Deraf ankom 2 216 780 Fod mod 1 409 950 i 1890 eller en Forøgelse af 806 830 Fod. Priserne varierede mellem 40 og 41 § pr. Dusin.

Tændstikker. Indførselen var regelmæssig som tidligere. Der sees i det Indre næsten kun Jønkøpings Fabrikat, der her med Opofrelser har erhvervet sig et sikkert Marked. Faa andre Mærker komme i Handelen.

Salt. Der ankom af denne Artikel 1 273 471 Kg. mere end i 1890. Forøgelsen falder paa den udenlandske Vare, medens den indenlandske stod tilbage. Der indføres idethele 36 011 387 Liter, hvoraf 27 165 187 var af national og 8 846 200 af udenlandsk Tilvirkning.

Tørret Kjød. Der ankom 50 960 709 Kg. mod 51 466 740 i 1890 (fra Argentina, Uruguay og Rio Grande) eller en Formindskelse af idethele 506 031 Kg. Indførselen fordelte sig saaledes:

	Argentina.	Tørret Kjød fra: Uruguay.	Rio Grande.
Januar .	2 651 440 Kg.	816 810 Kg.	231 530 Kg.
Februar	3 081 540 -	1 771 840 -	273 970 -
Marts .	2 447 520 -	1 011 970 -	379 210 -
April .	2 024 580 -	2 342 740 -	509 844 -
Mai .	1 410 810 -	1 614 909 -	151 240 -
Juni	1 964 940 -	1 410 370 -	409 890 -
Juli .	1 990 060 -	2 256 720 -	891 500 -
August .	2 019 130 -	2 313 325 -	532 000 -
September	2 588 490 -	2 591 880 -	399 520 -
Oktober .	1 956 550 -	1 595 110 -	387 680 -
November	2 622 510 -	786 130 -	256 900 -
December	1 734 790 -	1 273 360 -	259 910 -
	26 492 360 Kg.	19 785 155 Kg.	4 683 194 Kg.
	50 960 709 Kg.		

Priserne vexlede i Aarets Løb mellem 350 og 700 Reis pr. Kg. for Kjød fra Rio de la Plata og mellem 320 og 480 Reis pr. Kg. for Kjød fra Rio Grande. Indførselen fordelte sig paa efternævnte Importhuse: Luiz Azevedo & Co. 17 458 420 Kg., Frias Hermanos & Co. 10 933 990 Kg., A. de Freitas & Co. 8 571 945 Kg., Souza Filho & Co. 5 448 957 Kg., Companhia Pastoril do Brazil 2 548 812 Kg., John Moore & Co. 1 341 900 Kg., J. de Souza & Co. 1 160 190 Kg., Pedro Maury & Co. 742 100 Kg., Carvalho Irmas & Co. 649 845 Kg., J. R. de Azevedo Machado 492 200 Kg., Alvaro de Queiroz & Caplouch 480 260 Kg., Lemos & Reis & Co. 198 370 Kg., Delfino R. Saraiva 180 375 Kg., Companhia Alliança Mercantil 95 100

Kg., Romaguera & Co. 88 640 Kg., Forskjellige 569 605 Kg., Ialt 50 960 709 Kg. Disse Huse anføres her ogsaa som mulige Forbindelser for de Kjøbmænd i Norden, der ønske at indlede Forretninger i Rio de Janeiro i Smør og Konserver.

Talg fra Rio de la Plata. Der ankom 4 926 600 Kg. mod 2 290 000 i 1890 eller en Forøgelse af 2 636 000 i 1891. Priserne holdt sig høie og sluttede i December til 600 à 640 Reis pr. Kg., medens Priserne i 1890 havde været mellem 350 og 420 Reis pr. Kg. Indførselen i de sidste 5 Aar har været følgende: 1891 4 926 600 Kg., 1890 2 290 000 Kg., 1889 906 035 Kg., 1888 331 700 Kg., 1887 428 450 Kg.

Jern og Staal. Importen var under Aaret ikke betydelig af uforarbejdet Vare. Der ankom som sædvanlig nogle Partier Stangjern og Staal via Hamburg og Jern i Bundter over andre tyske Havne. Af Maskiner af de forskjelligste Slags var derimod Tilførselen meget livlig, saavel til Rio som til Santos. Disse vare bestilte ianledning de forskjellige nyoprettede Bolag. Da Losning viste sig vanskelig, og Transport paa Jernbanen blev omtrent umulig, bleve disse Varer særdeles ofte liggende under aaben Himmel eller i Vand, beskadigedes saaledes og ville sluttelig i mange Tilfælde kun blive at sælge som gammelt Jern. En her bosat Forretningsmand, Hr. Holmer (Rua So Hospicio No. 57) har fra Sverige indført forskjellige Jern og Staalvarer, der begynde at faa Afsætning. Især falde Eskilstuna-Artikler i Smagen. Medens det stundom er vanskeligt at paavise, fra hvilke Steder det angivelige svenske Staal er kommet, vides det dog, at der i det forløbne Aar er indtruffet mindre Partier dels fra Westervik og Hernösand, dels fra Gøteborg. Et norsk Fartøi, „Fritz Smith“ medførte fra Stockholm en blandet Last til samlet Værdi £ 3 730 (et Træhus £ 2 950, Maskiner og Værktøi for Agerbrug £ 55, Brædder £ 140, Gjenstande af Støbejern £ 65, Jern £ 300, Staal £ 90, Øl, Cement etc. £ 230). Forskjellige svenske Industridrivende have i senere Tid rettet sin Opmærksomhed paa Brasilien, og tre forskjellige yngre Forretningsmænd ere ankomne som Ombud for at studere Markedet, dets Forholde, dets Krav og dets Behov for Artikler, der kunde tilvirkes i Sverige.

#### Exporthandel:

Kaffe. Det forløbne Aar frembød mange Vanskeligheder for Plantageeiere og for Exportører, idet de politiske Ovrerraskelser gjorde Omsætningerne usikre, Arbejdstreiker standsede Trafiken, Ulemperne paa Jernbaner og i Havnen gjorde det umuligt at beregne Afskibningerne, men Aaret kan desuagtet ikke siges idethele at have været et for Kaffehandelen ugunstigt. Den lave Kurs paa Papirmynt begunstigede Exportørernes Indkjøb og deres Dækkelse ved Remisserne, og Plantageeierne opnaaede paa sin Side Priser, der tidligere ei vare kjendte. Der er sagt, at den Kaffe, der kom paa Markedet i de 12 Maaneder af 1891, ikke udbragtes til stort mindre end det betydelige Beløb af 150 Millioner Milreis. Da det stedse blev mere og mere tungvindt fra Plantagerne at bringe Kaffen direkte til Rio pr. Jernbane, fremkom de Interesserede med energiske Klager, der ledede til, at Jernbanelinierne i September ordnede Kaffetransporterne saa, at disse førtes til Havnen Imbetiba, hvorfra Dampskibe bragte Varen til Rio. Priserne i 1891 vexlede meget og viste sig at være nær paavirkede af Pengekursen. Det blev klart, at Exportørerne tog afgjørende Hensyn ved sine Indkjøb til Varens Værdi i Guld, og ikke til Papir, og at de derfor ændrede Priserne, strax Kursen undergik den mindste Forandring.

Da Markedet i Rio aabnedes den anden Januar, noteredes Kaffe No. 7 til 10 \$ 300 pr. Arroba, hvilken Pris i Maanedens Slutning steg til 11 \$ 700 og senere 11 \$. Der ankom i denne Maaned 187.606 Sække, udførtes 225.995 Sække og blev tilbage en Beholdning af 127.474 Sække. I Februar var Prisen paa Kaffe No. 7, først 11 \$ 600 og sluttede med 11 \$ 800. Der ankom 219 060 Sække, udskebendes 192 618 og havde tilbage en Stok paa 153 916 Sække. Marts viste en Notering af 11 \$ 900, senere 13 \$ 700, for at slutte med 13 \$ 400. Der ankom 189 522 Sække, udskebendes 205 018 og beholdtes paa Lager 126 711 Sække. April Maaned frembød vexlende Priser mellem 13 \$ 400, 13 \$ 600 og 14 \$ 300. Nogle Prøver af ny Kaffe udbødes, men Tilberedningen havde været skjødesløs, Varen var vaad og modtoges ugunstigt. Der ankom 91 212 Sække, udskebendes 160 378 og blev tilbage en Beholdning af 57 545 Sække. I Mai noteredes der 14 \$ 300, 14 \$ 800, og sluttedes med 14 \$ 600. Der ankom 71 662 Sække, exporteredes 83 267 og beholdtes paa Lager 45 940 Sække. I Juni indtraf Tilførsel af ny Kaffe, der om end ei fortræffelig, fandt rask Afsætning paa Grund af Beholdningernes Knaphed. Der solgtes først til 14 \$ 400, senere til 12 \$ 700 og sluttelig til 11 \$ 600 og 12. Der ankom 265 596 Sække, udskebendes 140 415, resterede paa Lager 149 535 Sække. Juli Maaned frembød betydelige Salg, der varierede mellem Priserne 12 \$, 12 \$ 800, 14 \$ 13 \$. Der ankom 365 285 Sække, udskebendes 346 617 og forblev i Stok 189 790 Sække. I August stod Prisen i 13 \$ 300, 14 \$ 300, 14 \$, 14 \$ 300, og faldt til 13 \$ 300. Der ankom 403 078 Sække, udskebendes 328 090 Sække og beholdtes 246 777 Sække. I September betaltes 13 \$, 10 \$ ja sluttelig endog 9 \$ 800. Der ankom det særdeles betydelige Kvantum af 455 284 Sække, udskebendes 375 070 Sække, medens der paa Lager blev henliggende 344 991 Sække. Oktober opviste en Pris af 10 \$. Beholdningerne vare da saa store, at der den 5te beregnedes i Rio og Santos at henligge over 600 000 Sække paa Lager, saa at Exportørerne i Rio syntes at ville indskrænke sig til et dagligt Indkjøb af 15 000 Sække, hvad der omtrent var, hvad de kunde indskibe. Prisen steg efterhaanden til 10 \$ 400. og sluttede med 11 \$ 800. Der ankom 361 978 Sække, udskebendes 399 297, medens den resterende Beholdning beregnedes til 307 672 Sække. November Maaned havde Noteringer til 12 \$ 400, 14 \$ 600 og 16 \$ 500, der senere sank til 13 \$ 400. Der ankom 320 939 Sække, udskebende 405 239 og beholdtes paa Lager 223 362 Sække. I December var Prisen 13 \$ 700, der efterhaanden steg til 15 \$, men sluttede med 12 \$ 800. Der ankom 310 238 Sække, exporteredes 303 796 og beholdtes paa Lager 229 741 Sække. De ovenanførte Priser gjælde Kaffe No. 7. For den ordinære vare Priserne forholdsvis lavere. Udførselen fra Rio de Janeiro i det hele Aar 1891 beregnes til 3 220 118 Sække (hver Sæk à 60 Kg.) De vigtigste Afskibere vare:

Husets Navn.	Afskibet Kvantum.
Arbuckle Brothers . . . . .	478 934 Sække
Ed. Johnston & Co. . . . .	256 254 "
Hard Rand & Co. . . . .	221 862 "
Levering & Co. . . . .	207 127 "
Karl Valais & Co. . . . .	181 878 "
John Bradshaw & Co. . . . .	167 436 "
T. W. Doone & Co. . . . .	140 788 "
James Matthew & Co. . . . .	133 730 "
Phipps Brothers & Co. . . . .	112 000 "

Husets Navn.	Afskibet Kvantum.
Norton Megan & Co. .	106 071 Sække
P. S. Nicolson & Co. .	94 364 ”
Faria Cunha & Co. .	92 657 ”
Max Nothmann & Co.	91 643 ”
Gustav Trinks & Co. .	83 821 ”
Andrew Muir & Co. .	74 031 ”
Forskjellige . . .	777 522 ”

---

3 220 118 Sække.

Kaffeen afsendtes til følgende Havne: Forenede Stater: New York 1 762 594 Sække, New Orleans 138 320 Do., Baltimore 121 636 Do., Galveston 7 900 Do., Newport 1 119 Do., San Francisco 250. Tils. 1 031 819 Sække. Europa: Hamburg 306 998 Sække, Marseille 148 617 Do., Triest 146 649 Do., Havre 106 534 Do., London 92 719 Do., Genua 66 786 Do., Antwerpen 57 519 Do., Bordeaux 5 287 Do., Bremen 1 872 Do., Constantinopel 1 260 Do., Oporto 1 213 Do., Odessa 1 100 Do., Southampton 619 Do., Oran 500 Do., Lissabon 379 Do., Fiume 285 Do., Neapel 110 Do., Manchester 61 Do., Livorno 15 Do., Forskjellige 2 411 Do. Tilsammen 940 934 Sække. Forskjellige Havne: Capetown 94 800 Sække, Nordlige Havne 91 382 Do., Rio de la Plata 45 681 Do., Sydlige Havne 10 268 Do., Uruguayana 250 Do., Talcahuano 200 Do., Valparaiso 150 Do., Rosario de Sta. Fé 120 Do., Chile 60 Do., Ikke opgivet 4 454 Do., tils. 247 365 Do. Ialt 3 220 118 Sække.

Ihvorvel sikre Data for Udførselen i Aarets Løb fra Santos ikke foreligge, vil man vistnok ei tage meget fejl ved at anslaa ogsaa denne til ca.  $3\frac{1}{2}$  Millioner Sække. Høsten 1891—1892 er for Rio de Janeiro beregnet til 4 Millioner Sække og for 1892—1893 til 3 Millioner Sække, -- Beregninger, der imidlertid selvfølgelig blot kunne optages med megen Forsigtighed.

Sukker: Tilførselen til Markedet var noget mindre end det foregaaende Aar, nemlig 807 798 Sække i 1891 mod 839 873 i 1890. Bevægelsen paa Markedet var følgende:

Beholdning paa Lager 1ste Januar 1891: 61 112 Sække, Tilførsel 807 798 Do., tils. 868 910 Sække. Salg 829 328 Sække. Beholdning paa Lager 31te Decbr. 1891: 39 582 Sække.

Aarets Tilførsel hidrørte fra følgende Havne: Pernambuco 310 631, Campos 206 293, Aracaju 181 121, Maceio 68 578, Parahyba 13 186, Santa Catharina 5 963, Bahia 5 653, Maranhao 3 100, Pr. Jernbanerne 13 273.

Tobak. Der ankom fra Bahia 1 019 Baller Tobaksblade, der solgtes til forskjellige Priser fra 1  $\text{ø}$  157 til 1  $\text{ø}$  634 pr. Kg. for de bedste Kvaliteter indtil 715 à 953 Reis for de daarligste. Der var stigende Tendents i Priserne, da store Afskibninger til Hamburg, Bremen og Frankrig fandt Sted; den hele Export til Europa var næsten dobbelt saa stor som i tidligere Aar. Høsten for 1892 ventes at blive ubetydelig paa Grund af Tørke. Fra Rio Grande ankom der 8813 Baller Tobaksblade, der solgtes til 7  $\text{ø}$  500 à 13  $\text{ø}$  pr. 15 Kg. for bedste Sort og 6  $\text{ø}$  500 à 11  $\text{ø}$  500 pr. 15 Kg. for den ringere. Stor Udførsel til Europa fandt Sted ogsaa i den sidste Del af Aaret. Høsten i 1892 befrygtes ogsaa i Rio Grande at blive liden.

Aarets Omsætning af Cacao, Guttapercha, (Borracha), Mahogany, og Farvetræ har været som i vanlige Aar.



Ovenstaaende Opgaver over Export og Import vedkommer Rios Marked som den vigtigste Havn, hvorigjennem Landet forsynes. Imidlertid foregaar der direkte Indførsel ogsaa til andre Havne saasom Santos, Pernambuco og Bahia. Det vilde have været af Interesse at besidde en Oversigt over Handelsbevægelsen i det hele Land. Men statistisk Materiale hertil foreligger hidtil ikke.

Agerbrug. Da Kaffedyrkingen giver et saa godt Udbytte, er det ei at undres over, at den bedste Jord udlægges til denne, og at al anden Avl maa træde i Skyggen. Manglende Arbeidshjælp kan ogsaa i nogen Grad bidrage til, at et ordentligt Landbrug i europæisk Forstand kun vanskelig kan drives. Den voxende Immigration kan maaske i nogen Grad ændre Forholdet, dog endnu ei i den første Fremtid. Den nationale Dyrkning indskrænker sig hidtil væsentlig til Bønner (Feijao), Ris, Mandioca og Mais. Ris skulde kunne avles til det hele Lands Forbrug, men der indføres stadig uhyre Kvanta fra Indien og der klages over, at Avlen gaar tilbage. Ris solgtes i det forløbne Aar for 13  $\%$  à 21  $\%$  pr. Sæk. Af Mais fremkom der et godt Produkt, der solgtes fordelagtigt, særligt da Tilførselen fra Ulandet havde været paafaldende liden. Staten Minas Geraes med sit tempererede Høiplætan synes at have en Fremtid ogsaa som Agerbrugsdistrikt. Paa flere Steder er Opdyrkning begyndt dersteds til Avl foruden af Kaffe, af almindelige Landmandsprodukter. Det er allerede fastslaaet, at ogsaa Vin trives i nævnte Stat. Regjeringen har i senere Tid havt sin Opmærksomhed rettet paa de nordlige Provindser, der endnu ligge langt tilbage, og har foresat sig at finde passende Forholdsregler til Fremme for disses Opdyrkning.

Indvandringen. Medens Brasilien for 1888 kun modtog forholdsvis faa Immigranter var det egentlig først i det nævnte Aar, at der rettedes en betydeligere Emigrantstrøm mod disse Kyster. Ledet af en ivrig interesseret Statsmand, Hr. Antonio Prado, tog denne Bevægelse Fart, takket være ikke mindst de Emigrationsagenter i Ulandet, som havde Betaling for enhver Emigrant, der bevægedes til Reisen ved Løfter om Guld og grønne Skove, og takket være de forskellige Dampskibslinier, der i denne Virksomhed ved de af Regjeringen betalte Passager fandt en lønnende Sysselsettelse. Der ankom i 1891 til Rio og Santos, de to Havne, hvor Emigranterne i Regelen stige iland, tilsammen det største hidtil naaede Antal, 216 659 Personer. Deraf steg iland i Rio 191 151, i Santos 25 508. De, der ankom til Rio, tilhørte følgende Nationaliteter: Tydskland 4 317, Østerrige- Ungarn 2 883, Nordamerika 35, Belgien 378, Frankrig 1 309, Spanien 18 668, Holland 20, Storbritanien 1 933, Italien 116 557, Portugal 30 071, Rusland & Polen 11 598, Schweitz 198, Sverige 1 847, Forskjellige Lande 1 274. Heraf vare 134 248 Mænd, 56 903 Kvinder, — 147 081 voxne, 44 070 mindreaarige; — 125 013 vare ugifte, 63 636 gifte og 2 276 i Enkestand. Hvad angaar Levevei, erklærede 164 194 at være Agerbrugere; 20 039 at være Haandværkere og 6 918 at have forskjellig Næring.

Sammenlignes de seneste Aars Immigration indbyrdes, vil man finde følgende Zifre: 1882 27 197, 1883 28 670, 1884 20 087, 1885 30 185, 1886 25 741, 1887 54 099, 1888 131 745 (efter andre Opgaver 131 268), 1889 65 187 (efter andre Opgaver 65 151), 1890 106 344 (efter andre Opgaver 113 053), 1891 216 659.

Det vil altsaa sees, at der i 1891 takket være den livlige Agitation ankom 110 315 Emigranter flere end i 1890 og 84 114 flere end i 1888, der hidtil havde været betragtet som det gunstigste Aar.

De 191 151 Emigranter, der i 1891 ankom til Rio, fordeltes paa følgende Stater: Sao Paulo 117 396, Rio Grande do Sul 17 742, Byen Rio de Janeiro 12 535, Parana 10 782, Staten Rio de Janeiro 7 151, Sta. Catharina 4 925, Espirito Santo 1 902, Para 251, Amazonas 226, Bahia 224, Pernambuco 136. Af disse 191 151 ankom 169 280 med Understøttelse af Staten; 21 871 kom af egen Tilskyndelse og paa egen Bekostning.

De 25 508, der landstege i Santos, forbleve utvilvsomt i Staten Sao Paulo. Denne Stat modtog altsaa af hele Aarets Immigration ialt 142 904 Personer, hvad der beviser, at den nævnte Stat frembyder de bedste Betingelser for Immigrationen inden Brasilien. De ankomne Svenske synes dog ikke at trives selv der, idet Klimaet forekommer mange af dem for varmt og for fugtigt. Ankomne fra Norden, synes de saaledes at handle klogest i, forsaavidt de ikke standse i Byerne, strax at søge hen til de sydlige Provindser. De af de svenske Emigranter, der begav sig til Pernambuco, særlig til den nyanlagte Koloni Suassuna havde kun liden Tilfredsstillelse af sine Dyrkningsforsøg og begjærede i Mismod at føres andetstedshen. For at en Emigration til Brasilien skulde lykkes, maatte der her, som i sin Tid til Nordamerika, komme Pionerer, der udvandrede med det faste Forsæt at arbejde sig op i et nyt Hjem og havde baade legemlig og moralsk Kraft til at udstaa de første Besværligheder, idet de havde kastet alle Broer af bag sig og kun havde sine egne Anstrængelser at fæste Lid til. Endvidere maatte de have Evne til at akklimatisere sig efter de første Maaneders Ulemper af Heden. De med Statsunderstøttelse ankommende Emigranter, hvem alle Fordele ere forespejlede, kunne blot med Møje forsone sig med at skulle udstaa Besvær, tabe Modet og bukke ofte under eller geraade i Nød. Sproget og ikke mindst Klimaet lægger ogsaa i nogen Grad Hindringer iveien for den nordiske Indvandrer, ligesom for de engelske, af hvilke mange efter udstaaede Gjenvordigheder ere blevne forhjulpne til Hjemreise af sine Landsmænd. Brasilien synes bedst skikket for de latinske Folkeslag. Det sees ogsaa, at ca. 60 % af Immigranterne udgjøres af Italienerne, 16 % af Portugisere, 10 % af Spaniere og kun 14 % af alle andre Folkeslag tilsammen. Vil Regjeringen desuagtet søge at fremme nordiske Emigranternes Bosættelse, har den begaaet en væsentlig Feil ved ikke lige fra Begyndelsen af at sikre Nordboen det eneste, der kan friste ham, Eiendomsret, uden eller mod ubetydeligt Vederlag, til den Jordlod, han skal dyrke; at arbejde som Daglønner, selv mod rimelig Betaling og god Behandling, synes i dette Klima kun at volde Nordboen maadelig Tilfredsstillelse.

Handelstraktaten med Nordamerika. Den 6te Februar 1881 offentliggjordes i „Diario Official“ den med de Forenede Stater afsluttede Handelstraktat, der fra Brasiliens Side, ved Toldnedsættelser paa amerikanske Produkter, tilsigtede at sikre Brasiliens Sukker og Kaffe toldfri Indførsel i Staterne med den stiltiende, eller efter Brazilianernes Mening udtrykkeligen udtalte Forudsætning, at ingen anden Stat skulde kunne opnaa lignende Fordele, og det brasilianske Sukker derved omtrent erholde Monopol paa det nordamerikanske Marked. Da det imidlertid viste sig, at Spanien snart efter for Cuba's Sukker erholdt de samme Fordele, reiste der sig i Brasilien efterhaanden mod denne Traktat en ugunstig Stemning, der ogsaa vandt Gjenklang inden Kongressen. Man fremhævede at Brasilien havde tabt meget og Intet vundet. Thi de Forenede Stater kunde vistnok lægge Told paa Kaffe, om Traktaten ikke fandtes, men da næsten udelukkende Brasilien forsynede Staternes Marked, vare Konsumenterne ligegodt nødte til at kjøbe Varen fra Brasilien, og Toldafgifterne vilde derfor falde tilbage paa

og bæres af dem. At gjøre Opofrelser for at sikre Kaffe Afsætning var derfor egentlig unødvendigt. At bringe Offere for Sukkerets Skyld, naar dog den tilsigtede Enebegunstigelse ikke kunde opnaaes, var blot at kaste Penge bort. Finantsministeren har derfor, paa Grund af denne Misstemning inden Almenheden begjæret Betænkninger fra Toldinspektørerne med vedlagte statistiske Data for at kunne bedømme, hvilke Tab i Toldindtægter den brasilianske Statskasse har lidt i 1891 ved den de amerikanske Produkter bevilgede Toldnedsættelse. Indtil disse Data kunne foreligge og en Dom derpaa bygges om Traktatens praktiske Betydning for Brasiliens Handel, vil ingen Forandring i Traktatens Bestemmelser blive søgt hidført. Den har selvfølgelig Betydning for konkurrerende Nationer og særlig Engelskmændene se den med saa lidet gunstige Øine, at der fra den engelske Kjøbmandsstand i Rio er fremkommen en Petition til den britiske Regjering om at søge lignende Fordele vundne for den britiske Indførsel. Det er endnu for tidligt at kunne bedømme, om Traktaten for den nordiske Handel kan have væsentlig skadelige Følger. Den kan imidlertid blive af Betydning saavel for Afsætningen af Træ og Industriprodukter som for Klipfisk, ihvorvel lidet af disse Artikler ankommer direkte fra den nordiske Sælger. Særlig for Klipfisk er Faren hidtil ringe, da det ubetydelige Kvantum af i Staterne tilberedt Fisk, der er forsøgt indført, har været af daarlig Kvalitet og næsten usælgelig.

Sundhedstilstanden var i 1891 utilfredsstillende. En Epidemi af Febre hærjede saavel i Rio som i Santos og krævede særlig i Fremmedkolonierne og mellem de udenlandske Søfolk talrige Offere. Vore Skibe led følelige Tab, særlig var Antallet af hensovede Skibsførere betydeligt. Nærmere Oplysninger herom ere givne i specielle Rapporter.

Myndighederne maatte ved de sørgelige Forholde gribe til Foranstaltninger, der kunde modarbejde Sygeligheden. Den 13de April 1891 aabnedes provisorisk det gamle „Hospital Maritimo S. Isabel. Jurujuba“ (der havde været lukket) for deri at indlægge Syge fra Skibene, fra Øerne i Bugten og fra Nitheroy. Her fandt vore Søfolk den nødvendige Pleie. Kun altfor mange af dem nøle fremdeles altfor længe med at heise Sygsignal. (Flag paa Fortoppen) og bringes saaledes paa Hospitalet først, naar det allerede er forsent. I den varmeste Tid blev det forbudt Skibene at lægge ind til Kaier og Oplagshuse og man søgte saavidt muligt at isolere dem paa Strømmen. Myndighederne søgte i al Hast at rette paa de alvorligste Mangler ved Byens Sygehuse, St. Barbara, Sao Sebastiao, Sta Casa de Misericordia og andre, indtil gjennemgribende Forbedringer kunde foretages.

Da Opmærksomheden var henledet paa de daarlige sanitære Forholde i Rio's Gader og i de Leiebarakker, der findes i talrige Baggaarde, samt paa den daarlige Bortførelse og Tilintetgjørelse af Smuds og Affald, ere forskjellige Bestemmelser givne, der skulle afværge de Farer, som disse Ulemper have fremkaldt.

**I. M. Bolstad.**

## Stettin II. \*)

*Beretning dateret 15de Juli 1892.*

Aaret 1891 kan paa Grund af alle de da indtrufne Omstændigheder, der øvede stor Indflydelse paa Handel og Søfart, i det Hele betegnes som et af de ugunstigste, der paa længe er indtruffet. Forretningsverdenen har lidt store Tab, Kapitalen er trukket tilbage, og Tilliden sunket, ikke alene i Tydskland men ogsaa i andre Lande. De nævnte Omstændigheder var især Omvæltningerne efter Bankkrisen i London, Finanskriserne i Sydamerika, Portugal m. fl. Lande, Mc Kinley Billen, der meget hemmede den fra Tydskland vigtige Export til de forenede Stater samt den daarlige Høst i Europa og derved forårsagede Hungersnød i Rusland. Mod Aarets Slutning vendte Handelen om til roligere Forhold med Tillid til det kommende Aar. Hertil bidrog væsentlig de af Tydskland m. fl. Lande sluttede Handelstraktater.

Saa vel Import som Export gik i Stettin tilbage i Aaret mod 1890, med henholdsvis 16 000 og 50 360 Tons.

Stettins Handel med de forenede Riger viser ligeledes en Nedgang mod Aaret forud. Importen fra Norge var 16 547 Tons, og Exporten dertil 5 046 Tons mindre end i 1890. De Artikler, hvori Indførselen fra de forenede Riger især viser Nedgang, var Sild, Tran, Feltspat, Kvarts, Jernmalm og andre Malme; derimod tiltog Importen af Bygningsvirke, Filler og Klid.

Sild. Afsætningen i Stettin af salt Sild viser en Nedgang mod 1890 af 98 149 Tdr. og mod 1889 af 60 215 Tdr. Af denne betydelige Nedgang rammedes dog kun norsk og skotsk Vare, medens Afsætningen af svensk og hollandsk Sild tiltog. For norsk og skotsk Sild var Nedgangen resp. 17 907 og 90 827 Tdr. Tilvæksten for svensk Sild var 6 694 og hollandsk 5 280 Tdr.

Den hovedsagelige Grund til det formindskede Forbrug turde ligge i den knappe Tilgang paa Poteter, et Forhold, som stedse har vist sig at staa i nær Forbindelse med Afsætningen af Sild. Som en anden Grund kan ogsaa anføres den høje Pris paa Sild, den rige Frugthøst, samt det aarlig tiltagende Forbrug af fersk svensk Sild.

Af norsk Sild afsattes 41 316 Tdr. gammel Fedsild, 3 644 Tdr. Vaar- og Slosild, 72 755 Tdr. ny Fedsild, ialt 117 715 Tdr.

Handelen med gammel Fedsild var i Januar og Februar meget tilfredsstillende; Varen fandt god Afsætning og Priserne viste under Hensyn til de smaa Forraad i Norge en stigende Tendens. Fra Slutningen af Februar var imidlertid Efterspørgselen saa svag, som neppe i noget tidligere Aar, og ved Aarets Slutning var endnu 936 Tønder usolgte.

Af ny norsk Fedsild tog Tilførselen sin Begyndelse i de første Dage af August; dog hidførtes kun ubetydelige Kvantiteter før Midten af denne Maaned, paa hvilken Tid Tilførselen begyndte at antage større Dimensioner. Importen blev imidlertid siden høist ubetydelig, og noget Lager kunde først dannes i November og December, da Efterspørgselen begyndte at aftage. Handelen med ny Fedsild var om Høsten paa Grund heraf i det Hele særdeles livlig og de fleste Partier solgtes direkte fra Skib til temme-

\*) Se No 3, pag 68.

lig høje Priser, især for de større Mærker, hvoraf Tilførselen stedse var mindre.

Samtidig med Fedsildfisket i Norden, som varede til Aarets Slutning og tør have givet omtrent samme Resultat som Aaret forud, fandt i November og December Sted en betydelig Fangst af stor Slosild ved Norges sydøstlige Kyst, hvilken Fangst blev anslaaet til 150 000 Tønder. Af denne Vare hidkom før Aarets Slutning ca. 1 400 Tdr., men da Silden paa Grund af sin Størrelse næsten udelukkende kan anvendes til Røgning, viste Afsætningen sig at være mindre omfangsrig, skjøndt Prisen ikke stillede sig over 16—18 Mark ved norsk og 20—22 Mark for ufortoldet Vare ved skotsk Behandling.

I gammel svensk Sild var Omsætningen 36 000 Tdr. Handelen hermed gav i Aarets Begyndelse et gunstigt Resultat, og Salg skeede daglig til Mark 24—25 for stor fulls, Mark 26—27 for mindre fulls og Mark 13—16 for Ihlen. I Marts og April aftog imidlertid Efterspørgselen, hvilket ogsaa var Tilfældet med norsk og skotsk Vare og man kunde ofte ikke slutte Forretninger til saa lave Priser som 20—18 Mark for stor fulls og 18—8 Mark for spents. Ved disse lave Priser mente nogle Firmaer her at burde tilbagevende til Sverige allerede ankommet Vare; dog skede dette kun med mindre Kvantiteter. Efterspørgselen blev senere atter livlig, da Fisket i Norge og Skotland i Juli og August lod meget tilbage at ønske, og derfor kunde Lagrene af gammel svensk Sild udrømmes i August til Mark 20—22 for fulls og Mark 10—13 for Ihlen.

Af ny svensk Sild opgik Afsætningen til ca. 16 000 Tdr. De først hidkomne Partier fandt strax efter Ankomsten Afsætning til Mark 31—32 for fulls, Mark 26—28 for medium fulls og Mark 21—22 for Ihlen, alt for ufortoldet Vare. Ved den rigelige Tilførsel i November og December Maaneder gik Priserne lidt efter lidt ned til 16—19 Mark for stor fulls, Mark 20—25 for mindre fulls og Mark 12—15 for Ihlen.

Handelen med skotsk Sild begyndte med det usædvanligt ringe Lager 30 380 Tdr. og under saa gunstige Betingelser, som vel tænkeligt. Tendentsen blev tidlig fast og Priserne tog i Januar en stigende Retning for alle Slags; dog aftog Efterspørgselen allerede i Slutningen af nævnte Maaned og forblev siden ubetydelig.

Af Crownfulls kunde Lagrene udrømmes først i Juni og af Crownmatfulls først i Juli Maaned.

Af Vestkystsild fra Vinterfisket indtraf under Februar og Marts ca. 5 000 Tdr. der dog ved Ankomsten nød ringe Opmærksomhed. Den største Del af denne Tilførsel fandt Kjøbere først i Juli til en Pris af Mark 21—23 for Crownfulls og Mark 15—18 for ustempet fulls.

Af ny Matjessild omsattes 18 730 Tdr. Tilførselen bestod hovedsagelig af Stornoway Saltning, hvormed Handelen i Juni Maaned blev særdeles livlig til Priser, som varierede mellem 20 og 45 Mark for fortoldet Vare, alt efter Kvalitet. De smaa Partier af sydlig Saltning, der ankom, fandt stedse rask Afsætning til Mark 70—100 fortoldet Vare.

For ny skotsk Østkystsild var Forholdene ved Sæsonens Begyndelse forsaavidt gunstige, som der ikke fandtes nævneværdige Forraad af gammel Vare. Handelen, som derhos lettedes ved de moderate Priser, udviklede sig derfor i Juli meget tilfredsstillende. Paa Grund af den gunstige Fangst i Skotland blev Priserne i August opdreved til saadan Høide, at Afsætningen begyndte at lide deraf. En liden Bedring i Fangsten mod Slutningen af Maaneden foranledigede strax en Tilbagegang i Priserne, som

gjorde sig mest følelig i Crownfulls. I November og December var Handelen usædvanligt stille.

Fra Great Yarmouth og Skotlands Vestkyst hidførtes i November og December flere Ladninger, der hidrørte fra Høstfisket. For Yarmouth fulls fordrede Mark 23—25, Medium fulls M. 23—25 og for Matties M. 20—22 for fortoldet Vare; nogen betragtelig Omsætning i disse Sorter kom dog ikke istand. Mere Opmærksomhed vakte Vestkystsilden, hvori større Omsætning, især i Matties og Medium fulls, fandt Sted. Priserne for de to sidste Sorter var Mark 20—24; for Fulls 26—30 ufortoldet Vare. Hele Omsætningen af ny skotsk Sild opgik til 250 891 Tdr.

Angaaende Fortoldning af saltet Sild i mindre Tønder er nu efter Skrivelse fra Finantsministeren bestemt, at Tolden for Sild i 8 Dels og endnu mindre Tønder skal være 2 Mark pr. 100 Kg., da denne Emballage ikke kan betegnes som sædvanlig og i Handelen brugelig, medens saltet Sild i hele, halve og Kvarttønder fremdeles toldbehandles efter 3 Mark pr. Tønde.

Tran. Tilførselen opgik i Aaret til 16 226 metr. Centner mod 28 157 metr. Ctr. i 1890. Af Fjoraarets Import kom fra Norge 7 400, fra Danmark 6 876 og fra England 1 380 metr. Ctr. Varen har ikke i Aarets Løb været udsat for større Prisstigninger eller Prissald. Priserne var til en Begyndelse, ved en jevn og stille Handel, for brun Bergens Levertran 19 Mark, for lysblank 27 og for brunblank Vare 26 Mark, alt fortoldet Tran, hvilke Priser holdt sig indtil Midten af Marts. Senere bevirkede højere Noteringer fra Norge, at Priserne steg for brun Bergens Tran til 22.50 Mark, for lysblank til 29 Mark og for brunblank til 28 Mark, alt fortoldet Vare. Herpaa holdt Priserne sig til Oktober, da Tendentsen blev mattere. Ved Varens langsomt synkende Værdi sluttede Aaret med følgende Priser: Mark 20.50 for brun Bergens Levertran, 27.50 for lysblank, og 27 Mark for brunblank Tran.

Jern. Lagrene hos saavel Kjøbere som Konsumenter var ved Aarets Begyndelse betydeligt reducerede, hvorfor Handelen turde have været større end i 1890, skjøndt mindre lønnende, da Konjunkturerne hindrede enhver væsentligere Stigning i Værdi. Priserne var derfor saa lave at de gav ringe, ofte slet ingen Fortjeneste. De af Jernværksforeningen fastsatte Priser for svensk smedet Stangjern £ 8 à £ 8. 2. 6 d pr. Ton f. o. b. Stockholm eller Gøteborg holdt sig hele Aaret. Jern efter Kvalitet betingede 1—2 Kr. mere pr. 100 Kg. efter Mærke. For tysk Valsejern betales Mark 145, resp. 135 pr. Ton frit i Industridistrikterne i Rhin Westphalen; ligesaa holdt de lave Priser sig for Jernblik, hvorfor Fabrikerne af denne Artikel delvis indstillede sin Virksomhed, delvis hengav sig til Fabrikation af valset Jern.

Paa skotske Warrants faldt Priserne fra 46 sh. 1½ d i April ned til 42 sh. 1½ d, steg senere til 60 sh., men er siden atter faldt. Her paa Stedet var Markedet imidlertid forholdsvis roligt hele Aaret. Heller ikke var der nogen Forandring i Priserne for Middlesbro Rujern. Skibningen fra Middlesbro til Tydskland, Frankrige og Belgien viser en ikke liden Nedgang, der dog udjevnes ved øget Forbrug i Skotland af Middlesbrojern.

Noteringerne for Jern, fra Lager hersteds var i 1891: Stangjern: Tydsk Valsejern M. 16.50—16, svensk Smedejern M. 22—22.50. Rujern: engelsk M. 7.50—6, skotsk M. 8—9.75.

Trælast. Paa Grund af den strenge Vinter og derved forhalede Bygningsvirksomhed var Efterspørgselen yderst svag ved Aarets Begyndelse,

da de tyske Kjøbmænds Løgere fra 1890 ikke havde kunnet rømmes, Ved Skibsfartens Begyndelse var Markedets Stilling endnu ikke forbedret, og man købte kun hvad der for Øieblikket behøvedes. Priserne steg efterhaanden som Behøvet tiltog. Hertil bidrog ogsaa tildels, at andre Lande gjorde større Indkjøb i Sverige og Finland, hvorfor kun mindre Kvantiteter udbødes paa det tyske Marked fra sidstnævnte Lande.

Indførselen af Træløst til Stettin fra Sverige var 2 000 Tons mod 88 i 1890. Udførselen af Træ fra Stettin var neppe 70 pCt. af Gjennemsnittet for de sidste 10 Aar, og Resultatet af Exporthandelen har ikke paa lang Tid været saa ufordelagtigt.

Feltspat. Handelen hermed var ikke saa livlig som i 1890. Først i Aaret lagrede her paa Grund af den store Import 1890 ca. 6 500 Tons, et forholdsvis stort Oplag, der øvede et stærkt Tryk paa Markedet, hvorfor Priserne gik fra Rm. ned 30—31 til 26—28 pr. 1 015 Kilo for prima Kvalitet. Afsætningen var i Aaret træg, og da desuagtet ny Vare indførtes, var Oplaget ved Aarets Slutning ca. 5 500 Tons. Prisen paa Kvarts var 12—13 Rm. pr. 1 015 Kg. Til Stettin indførtes i Aaret fra Norge ca. 3 600 Tons Feltspat og ca. 700 Tons Kvarts, fra Sverige ca. 4 400 Tons Feltspat og ca. 1 100 Tons Kvarts.

Korn. Allerede Vaaren 1891 begyndte man i Tydskland og andre Dele af Europa at frygte for Misaar paa Grund af den strenge Vinter 1890—91. Da derhos Lagrene fra sidste Høst var meget smaa, steg Kornpriserne. Veirforholdene om Sommeren forværrede Høstudsigterne endnu mere, og de stedse bestemte Rygter om Uaar i Rusland blev snart officielt bekræftet ved de indtraadte Udførselsforbud. Disse Forholdsregler og den derved foranledigede Prisstigning bevirkede vistnok at meget store Kvantiteter udførtes fra Rusland; dog vilde Vesteuropas Forbrug i Længden kun have kunnet dækkes til Priser, som havde foraarsaget en stærk Indskrænkning i Forbruget, hvis ikke Høsten i Nordamerika heldigvis havde været særdeles rig. Endog den store Tilførsel fra Amerika kunde ikke hindre at Rugpriserne steg saa høit, at noget lignende ikke paa lang Tid havde fundet Sted.

Oplagene af Korn i Stettin var i Begyndelsen af Aaret 1 489 Tons Hvede og 344 Tons Rug mod 11 586 og 12 328 Tons i 1890.

Mel. Udførselen fra Tydskland var i 1891, 104 200 Tons mod 116 200 og 145 200 i 1890 og 1889. Stettin udførte søværts 26 182 Tons mod 30 866 Tons i 1890. Heraf gik 10 549 mod 10 620 Tons til andre tyske Havne, 2 783 Tons (mod 6 123 Tons 1890) til Norge, og 7 962 Tons til Sverige. I Aarets Begyndelse udviklede Affæren sig særdeles fordelagtigt, da de daarlige Høstudsigter foranledigede Konsumenter og Kjøbmænd til at fylde sine Lagre. Om Sommeren aftog Efterspørgselen, men blev atter stærkere efter den nye Høst. Priserne steg om Høsten, især efter det russiske Udførselsforbud. Afsætningen af Rugmel til det vestlige Tydskland aftog betydeligt, da Raavaaren begyndte at tages fra Amerika og Frankrige.

Af stor Betydning for den tyske Kornhandel er den nye Jernbanetarif for Mel og Korn, der traadte i Kraft den 1ste September 1891, den saak. Staffeltarif. Efter denne Tarif udgjør Transportomkostningerne for nævnte Varer for de første 200 Km. 4.5, for de følgende 100, 3, og for den Veilængde, som overstiger 300 Km., 2 pfenig pr. Ton og Kilometer. Denne Tarif vil især komme de indre Provindser tilgode. Efter samme stiller sig

Jernbanefragt indkl. Expeditionsudgifter f. Ex. fra Tilsit til Strassburg — Elsass, en Længde af 1 515 Km., til i Gjennemsnit ca. 0.2475 Pf. pr. Ton og Km., hvorimod for en Veilængde af 500 Km. Udgifterne gaar op til 0.344 Pf. pr. Ton og Km.

Stenkul og Kokes. Importen var 1891 i Swinemünde og Stettin 567 445 Tons. Priserne var i Stettin for engelske „small coals“ M. 26.70 — 28.50, store skotske Kul M. 47—55, schlesiske Kul M. 49.20—57.60 pr. Last à 3 Tons. Priserne for engelske og skotske stillede sig billigere end for schlesiske; dog tager endel herværende Fabriker og de fleste Dampskibe sit Behov af sidstnævnte Vare paa Grund af den bedre Kvalitet, hvilket saaledes udjævned Prisforskjellen her paa Stedet.

Fabrikindustri. De to kemiske Fabriker i Stettin havde i Aaret fuld Sysselsættelse og uddelte resp. 10 og 12 %. Spritfabrikationen havde at kjæmpe med mange uheldige Forhold. Sprithandelen led meget af den strenge Vinter og de høie Arbeidspriser. Da Exporten af Sprit til Spanien derhos var gaaet betydelig ned, vendte de fleste Fabriker sig med sine Tilvirkninger indad Landet, hvorfor Konkurrentsen paa det tyske Marked blev særdeles stærk og Fortjenesten yderst liden.

For Tydskslands Sukkerrefinaderier var Konjunkturerne særdeles ugunstige, hvorfor flere endog arbejdede med Tab. Grunden hertil turde hovedsagelig være, at Kontrakter var afsluttet til lave Priser, da Prisen paa Raasukker pludselig steg, og at Konkurrentsen ved udvidede og nye Sukkerbrug var bleven betydelig større.

Cementudførselen fra Tydsksland har uagtet den stærkere Konkurrentse fra svenske og danske Fabriker holdt sig omtrent paa samme Standpunkt som Aaret før. Af den fra Stettin exporterede Cement gik største Delen, 13 886 Tons, til Amerika. Angaaende Nordamerikas Betydning som Aftager af Cement kan samtidig anføres, at New York importerede følgende Kvantiteter Cement: Fra Kontinentet 1890, 752 000 Tdr., 1891, 949 000 Tdr., fra England 1890, 433 000 Tdr., 1891 350 000 Tdr.

Skibsbyggeriet er i Aaret forsaaavidt gaaet ned, som det paa Grund af Fragtmarkedets trykkede Stilling var yderst vanskeligt at faa nye Bestillinger, og kun lave Priser kunde opnaaes for de bestilte Arbejder. Selskabet Vulcan betegner dog det forløbne Aars Resultater som fordelagtige, da de Bestillinger, som var under Arbejde, var overtaget til gode Priser. Selskabet har atter faaet Bestilling fra Østerrigske Lloyd i Triest paa et større Dampskib.

Rederi. Aarets mindre fordelagtige Konjunkturer paa alle Handelens Omraader øvede et kjendeligt Tryk paa Søfarten, hvorfor de af Rederierne opnaaede Resultater var alt andet end glædelige. Ved Aarets Slutning var der heller ikke Udsigt til en snar Bedring, men man nærede almindelig den Mening, at en Stigning i Fragterne for Østersø- og Nordsødampskibe først kan være at vente efter nye, normale Høstforhold i Rusland.

Det største herværende Rederiselskab, Die Neue Dampfer Comp, gav en Uddeling af 2 pCt. mod 4 pCt., 10 og 12 % i 1890—1888, og Die Stettin — Stockholmer Dampfschiffahrts Gesellschaft (Dampskibet Schweden) 1 % for 1891 mod 5, 8 og 7½ % i førnævnte Aar.

Stettins Rederier omfattede ved Aarets Slutning, med Undtagelse af mindre Skibe, 24 Seilskibe paa 7 435 Reg. Tons og 76 Dampskibe paa 32 033 Tons.

Mellem Stettin og New York holdtes Forbindelsen vedlige af tyske og danske Dampskibe. Med de tyske Dampskibe befordredes 5 165 Passagerer,



især Jøder fra Rusland. Dette Antal er over dobbelt saa stort som det modsvarende i 1890.

**Transportvæsen.** I den nærmeste Tid bliver udført Kanalisering af øvre Oder og Regulering af nedre Netze. Stor Betydning for Stettin har ogsaa Udvidelsen af Sluserne saavel i Brombergs Kanal som i Floderne Brahe og Netze. Herværende Kjøbmandsstand ønsker meget en tidsmæssig Forbedring af Kanalveien mellem Stettin og Berlin, da Finowkanalen kun kan passeres af Skibe paa 175—200 Tons Drægtighed, og Passagen af Oder—Spreekanalen foraarsager en altfor lang Omvei. Af største Betydning for Stettins Udvikling er den fra flere Hold foreslaaede Kanalforbindelse mellem Oder og Donau gennem Donaus Biflod March. Da Stettin er den nordlige Søhavn, som ligger Østerrige—Ungarn nærmest, vilde en saadan Forbindelse medføre mange Fordele for Stettin.

**Colberg.** 6 norske Skibe ankom, de fleste med Kul fra England. Fra de forenede Riger indførtes hovedsagelig Sild og Granitsten.

**Greifswald.** Intet norsk Skib ankom.

**Rügenwalde.** Søfarten gik tilbage i 1891. 2 norske Skibe ankom og 9 svenske, hvilke indførte Aspetræ, Stenkul og Træmasse samt udførte Ved og Pitprops. Handelen staar tilbage mod 1890. Af Pitprops exporteredes betydeligt til England, andet Træ især til Indlandet. Priserne var meget trykkede. Fiskerbefolkningen har ikke havt noget lønnende Udbytte af Fiskeriet, skjøndt man nu har begyndt at drive paa Havfiske, med Understøttelse af Regjeringen.

Vandstanden i Havnen viste en Middelhøide i Havneomraadet af  $15\frac{1}{2}$  og i Indløbet af  $25\frac{1}{2}$ — $16\frac{1}{2}$  engelske Fod.

**Stolpemünde.** Den i Aaret stedfundne store Tilbagegang i Skibsfarten falder hovedsagelig paa Seilskibene og kan tilskrives formindsket Udførsel af Ved med mindre Skibe. 2 norske Skibe ankom. Der indførtes Stykgods, Kul, Tjære, Oliekager, Salt og Fisk, og udførtes Stykgods, Bord, etc., samt Ved, Sprit og Egebark.

**Stralsund.** Skjøndt det ikke kan negtes, at der hvilede et Tryk paa Handel og Industri i det forløbne Aar og at de fleste Foretagender kun gav en ringe Afkastning, kan man dog ei her paa Pladsen betegne Affærsstillingen som ugunstig, og heller ikke konstatere nogen virkelig Tilbagegang. Omsætningen har i mange Brancher været den samme som Aaret før, ja i nogle Tilfælde endog større, og flere Fabriker, f. Ex. den store Spillekortfabrik, har i Aaret havt et godt Udbytte.

Den beklagelige Nedgang i Seilskibsfarten, som foranledigede at Bygning af Træskibe fuldstændig har ophørt og derved for en stor Del har foraarsaget Stralsunds Tilbagegang i det sidste Aarti, har forsaavidt været til Nytte for Staden, at en ikke ubetydelig Del af Befolkningen, som før har havt sit Udkomme derved, nu har vendt sig til Fiskeri og Fiskehandel, som derved er bleven af større Betydning for Stralsund. Statistikken for denne Handelsartikel viser nemlig i flere Aar en uafbrudt Tilvæxt i Omsætningen her paa Stedet. Indførselen søværts af fersk Fisk opgik forrige Aar til 417 Tons mod 346 i 1890, og til Indlandet afsendtes med Jernbane 5 316 Tons mod 4 246 i 1890.

Importen til Stralsund bestod især af Stenkul og Kokes, Trælaster, Petroleum, Guano, Linfrø og Linolie, Tjære, Slibestene, Fisk, Granitsten og Tyttebær. Der udførtes bl. A. raa Kridt, Cement og Trævarer.

For at undersøge Fiskeforholdene ved Forpommerns og Rügens Kyster nedsatte Regjeringen en Komite, der i sin Udtalelse hovedsagelig fæstede Opmærksomheden paa Nødvendigheden af at anlægge Havne ved Kysten til

Fiskernes Beskyttelse og Varens Afsætning. Derhos er bl. A. forskjellige Lettelser i Varens Transport ind i Landet og Anskaffelse af tidsmæssige Fiskebaade foreslaet.

**Swinemünde.** Der ankom 2 norske Damp- og 2 Seilskibe. Importen bestod af Stenkul, Kokes, 79 Tons norsk Gadesten, 53 897 Tons svensk do., 220 T. saltet norsk Sild, 5 552 T. svensk fersk Sild, 330 T. saltet do. do., 190 T. norsk Klid, 4 459 T. Trævarer, Linfrø, Kridt, raa og slammet. Det meste heraf gik videre til Indlandet.

Priserne paa fersk Sild varierede fra 4—13 Mark pr. Kasse á 100 Kg.

**Wolgast.** Den vigtigste Import fra de forenede Riger bestod af Granitsten for det herværende Stensliberi og Svovlkis for den kemiske Fabrik, samt derhos Sild, og Bord.

F. L. P. Ivers.

## Nürnberg.

*Aarsberetning dateret 1ste August 1892.*

Et glædeligt Resultat af Aaret 1891 er, at Regjeringen har vendt om fra det strenge Toldbeskyttelsessystem og sluttet Handelstraktater med Østerrike- Ungarn, Belgien, Italien og Schweiz, hvilke Traktater antagelig i en ikke altfor fjern Fremtid vil følges af lignende med Nabolandene. Herved er et Vendepunkt indtraadt i Rigets Handelspolitik, hvorfor vort Handelskammer har kjæmpet i mange Aar, overbevist om, at det for Lande, der i Handel er henvist til hinanden, er langt gavnligere at slutte Traktater om deres Handels og Industris ofte modsatte Interesser og mulig forene dem i et fælles Brændpunkt, end at afspærre sig fra Nabolandene ved en Toldmur, maaske til Fordel for Enkelte, men til Skade for det Hele.

Iøvrigt er i det Hele Produktion og Afsætning, Tilvirkningsomkostninger, Salgspriser og Lønninger forblevet uforandret.

Nürnberg's Befolkning var  $\frac{1}{1}$  1892, 149 506 mod 98 375 i 1881.

Chicagoudstillingen. De høje Fordringer paa Arbejdsevne og Offervillighed, som stilles til Deltagerne ved en større Udstilling, og de med saadanne Udstillinger forbundne mindre Fordele for den enkelte Udstiller gjorde det forklarligt, at der inden herværende Industrikredse ytrede sig en vis Udstillingstræthed, og at derunder det opdukkende Projekt om en ny Udstilling i Chicago i 1893 i Begyndelsen mødte megen Betænkelighed. Jo mere imidlertid dette Projekts Udførelse blev til Virkelighed, og dets Eukelt-heder blev bekjendt, desto mere forsvandt disse Skrupler og man kan nu sikkert regne paa Tydskland og Bayerns Deltagelse.

Bayerischer Geverbemuseum. I Aarets Løb fik denne Anstalt opfyldt et længe næret Ønske ved Bevilgning til Bygning af et nyt Handelsmuseum.

Verein Merkur. Denne Kjøbmandsforening har havt en Tilvæxt i Medlemmer fra 3 091 til 3 218. Ogsaa dette Aar fik Foreningen fra Handelskammeret et Bidrag af Handelskassen af 2 000 Mark. Foreningen tilsigter Uddannelse af dygtige Kjøbmænd og meddeler ved ansatte Lærere Undervisning i de almindeligste Sprog, Handelslære og Bogholderi.

Nürnberg's første Industriskole, grundet og ledet af Frøken Marie Kühl, aabnedes i Oktober 1890. Forstanderinden, der har været flere Aar i Sverige, har efter to Kurser ved Sløjd lærerindeseminariet i Nääs paa egen Bekostning oprettet denne Anstalt, der har 52 Elever. Foruden i Snedkeri gives Undervisning i Smaasløid og Træskjæreri efter svensk Methode.

I Bankaffærer fortsattes Tilbagegangen fra ifjor; Kursen gik ikke alene ned paa de fleste udenlandske Værdipapirer, men næsten alle Bank- og Industriværdier led derved følbare Tab. Skjøndt Rentefoden var ca.  $\frac{3}{4}$  % billigere end i 1890 gik de bedste indenlandske Papirer tilbage og kom sig først noget ved Aarets Slutning. Emissionsforretninger stod næsten ganske stille. Det Tydske Rige og Kongeriget Preussen emitterede 450 Millioner 3 % Reichsanleihe og preussische Consols til Kurs 84.40, der sidst i Aaret noteredes ca. 85 %.

Forretninger i elektrisk Belysning og Elektroteknik har efter Meddelelse fra det bekjendte Firma Schuckert & Co. udviklet sig gunstigt, skjøndt Priserne er gaaet noget ned. Indretninger for Krig og Marinen viser en glædelig Udvidelse, ligesaa for elektrisk Belysning af Byerne, for hvilken Branche Firmaet er sysselsat for mange Aar. Enkelte fremmede Lande, som Rusland, er næsten ganske afspærret for denne Forretning ved høie Toldsatser, medens der i andre udvikler sig en indenlandsk elektroteknisk Industri. Raamaterialet, især raff. Kobber og blank Kobbertraad, hvoraf Fabriken forbruger store Partier, viste en vigende Tendents.

For det elektriske Signal- og Telefonvæsen havde Firmaet Friedr. Heller lidet glædelige Resultater at opvise i pekuniær Henseende paa Grund af de i det Hele daarlige Konjunkturer, hvorhos mange Kunder tilbageholdt sine Bestillinger for først at lære at kjende de paa den elektriske Udstilling i Frankfurt fremkommende Nyheder.

Broncestøberiet hersteds var fuldt sysselsat som det foregaaende Aar. Raastoffet, engelsk Kobber, undergik adskillige Prisforandringer.

Farvefabrikation. Selv om Omsætningen aarlig tiltager noget ved dels at imødegaa Kontinentets stærke Fordringer, dels ogsaa at opsøge de fjerneste Lande, er dog denne Industri at beklage, da Tolden i Østerrige er uforandret og Fabrikanternes Forhaabninger til Afsluttelse af Handels-traktat gik op i Røg. Gevinsten paa Export til andre Verdensdele er yderst ringe paa Grund af den engelske Konkurrence, der naturlig har Fordelen af billigere Fragter.

Æddik- og Brændevinstilvirkning. Den høie Spritpris holdt sig hele Aaret uden Stigning for Salgspriserne. Den paatænkte Konvention mellem Tydsklands fornemste Fabrikanter kom ikke istand.

Humlehandelen. Den denne Handel sædvanlig følgende Uberegnelighed fremtraadte ogsaa i den sidste Sæson. Ved Plukningens Begyndelse troede man at kunne konstatere de rigeligste Resultater, og i Mangel af officielle Beretninger maatte man nøie sig med mere eller mindre ubestemte Opgaver. Ikke alene paa Kontinentet men ogsaa i England gik overdrevne Rygter om en rig Høst, medens man i Amerika ventede et tilstrækkeligt Udbytte. Den Forsigtighed, som de Handlende paa Grund heraf iagttog, tiltog ved den ringe Kjøbelyst inden Bryggerikredse, forarsaget ved det store Afbræk, Bryggerierne havde haft ved den sidste Sommers ugunstige Veir og Arbeidsklassens mindre Fortjeneste. Priserne var fra Begyndelsen M. 60—80, en Pris som ikke var forekommet siden 1889. Man kom efterhaanden til det Resultat, at en Overvurdering af Høsten havde fundet Sted. Herved steg Priserne, saa at ringere Sorter, der i Septbr. betaltes med M. 60—70

pr. Ctr., medio Oktober betingede M. 135—140, og bedre Kvaliteter, før til M. 80—90, ikke under M. 140—150, medens de fineste Mærker kostede M. 170—195. Disse Priser paavirkedes af Bryggeriernes efterhaanden indtrædende Behov. Disse forsynede sig for Fremtiden med store Partier konserveret Humle i Cylindere. Konserveringen i Blikcylindere viser sig hvert Aar at blive moderne, da Humlen derved kan holde sig frisk og uforandret i flere Aar.

Først Tilførselen af billigere russisk Humle ved Aarets Slutning bragte en vigende Tendents i Noteringerne. Var Humlesæsonen 1891—92 fordelagtig for Bryggerierne, var den mindre heldig for Kjøbmændene, ganske modsat den Regel, at stigende Konjunkturer er fordelagtige for Handelen. Da Affæren stillede sig normalt afsluttede Exportørerne de billigste Leverancer til Belgien, England og Amerika til senere Udførelse, og de maatte ved Tiden for Opfyldelsen dække sine Behov til langt højere tabbringende Priser end offereret.

I 1891 pulseredes i Bayern paa et Areal af 26 815 Hektar et Humlekvantum af 228 000 Ctr., hvoraf Landet kun konsumerede 115 000.

Bayerns Ølbryggerier tilvirkede i Aaret 13 096 000 Hektoliter Øl; den aarlige Kvantum pr. Person er 246 Liter.

Kornhandelen var yderst oprørt paa Grund af Uaaret og Udførelsesforbudene fra Rusland samt Rygterne om Korntoldens Nedsættelse. Handelen var livlig og Priserne stigende til i November. Da Traktaten med Østerrige om Toldens Nedsættelse blev bekjendt og Amerikas rige Høst efterhaanden naaede Europa blev Forretningen mattere og Konsumenterne afholdt sig fra Indkjøb, hvorfor Noteringerne ikke længere kunde holde sig. Den indenlandske Hvedehøst var ringe, Havre og Byg derimod rigelig, og heri udviklede sig en livlig Handel med Nordtyskland.

Mølleindustrien viste ogsaa et bevægeligt Forretningsaar paa Grund af Uvisheden om Korntolden. Priserne steg f. Ex. for Hvede fra M. 10 til M. 12.50 ved Aarets Begyndelse, i April til M. 11.12 i Juni til M. 12.50 og sidst i Aaret til M. 13.50. Byg steg fra M. 8.50—9 til 9.75—10.25 i April, og disse Priser holdt sig til den nye Høst. Det nye Byg steg hurtigt paa Grund af ugunstige Høstberetninger fra Rusland til M. 11.50—12, i Oktober lige til M. 12.50. Da Melpriserne ikke steg samtidig med Kornet, var Resultatet af Prisstigningerne ikke tilsvarende fordelagtigt for Møllerne.

Trævarer. Forretningerne var lidet lønnende, da Omsætningen aftog paa Grund af ringe Bygningsvirksomhed og det ved besværet Export til Amerika foraarsagede mindre Forbrug af Bord til Pakkasser etc., medens Indkjøbspriserne var de samme. For Gulve kommer Parketter af Eg stedse mere til Anvendelse.

Handelen med Fadtræ var mindre gunstig og Forbruget stod meget tilbage for de sidste 10 Aar.

Handelen med optiske Varer var i det Hele ikke som i 1890, dog undtaget flere nye Specialiteter, der andetsteds ikke leveres saa fordelagtigt. Priserne for Raastof og færdigt Arbejde blev de samme, men Arbejdslønnen steg noget. For det nye Paalæg „Alters und Invaliditäts-Versicherung“ viser Arbejderne her som i alle andre Brancher ikke synderlig Sympathi.

I Røgtobakfabrikationen indtraadte ingen væsentlig Forandring. Forbruget af Røgtobak gaar tilbage efter Skatteforhøielsen i 1879, og Cigarer foretrakkes. For Tilvirkning af Skraatobak konstateres en Fremgang, vel nærmest paa Grund af Varens Billighed.

I Peberkager maatte en Prisforhøielse ske paa Grund af de enormt opdrevne Priser for Raastoffe. Dette medførte en Tilbageholdenhed ved denne Artikel. Af Chokolade foretrakkes trods de høie Priser paa Raakakao, stedse mere de billigere Sorter, hvorfor der selv med forøget Omsætning ikke er Tanke om nogen Gevinst.

Maskinbyggeri. For Export er Østerrig-Ungarn afstængt ved Tolden, Rusland ligesaa for flere Aar siden. Italien, Spanien og Portugal var hidtil stadige Kunder, men Pengeforholdene, Told- og Regjeringernes Anstrængelser for at støtte sine Landes Industrier har gjort Exporten Afbræk. Belgien, der begunstiges ved sin Mineralrigdom, truer med en ødelæggende Konkurrent. Sydamerika maatte opgives paa Grund af de der raadende Konflikter.

I Metalvarefabrikationen herskede de samme ugunstige Forhold som før, dog er der ved de afsluttede Traktater taget et vigtigt Skridt mod en sund Handelspolitik, hvis gavnlige Følger ikke vil udeblive for denne Branche, især Legetøi.

Ved de fleste tyske Ultramarinfabrikers Sammenslutning til et Aktieselskab kunde de trykkede Salgspriser nogenlunde opretholdes; dog var Gevinsten kun ringe paa Grund af de enormt stigende Priser paa Kul, Svovl, Soda og andre Raastoffe.

Tinfoliefabrikation. Skjøndt Omsætningen var god var Noteringerne trykkede, medens Raapriserne vexlede meget. De tyske Toldsatser er for denne Artikel ringere end Udlandets, hvor mere eller mindre høi Indførselstold er paalagt. Herved lider baade Exporten og Salget i Indlandet.

For Vinavlens og Vinhandelen var Aaret ikke godt. Priserne for de mest efterspurgte Sorter (smaa og middels Vine) steg med over 25 pCt., hvilket meget besværede Forretningerne.

**Bernhard Lang.**

## Genf.

*Aarsberetning dateret 25de August 1892.*

Aaret 1891 var i økonomisk Henseende mindre tilfredsstillende end de foregaaende for den schweitziske Konføderations Handel og Industri. Dette gjælder især det tyske Schweiz. Aarsagen hertil kan søges i de daarlige Tider, der har formindsket Antallet af Reisende, hvilke allerede før var afskrækket ved de hyppige Jernbaneulykker, samt i den slette Vinhøst, og de usikre Toldlove.

Aaret 1891 var især daarligt for Osteindustrien. Dog var i det romanske Schweiz Resultaterne af Uhrhandelen ligesaa god som i 1890.

Mac Kinley Billen var ikke uden Indflydelse paa Udførselen af Spilledaaser, der i 1891 aftog med ca. 3 pCt. I Genf giver Udnyttelsen af Rhones Drivkraft tilfredsstillende Resultater.

Fra Sverige og Norge indførtes direkte til Schweiz i 1891: raat Jern og Staal Q. 13 965, Do. i Stænger og Skinner 3 941, almindeligt smedet Jern 54, Guld- og Sølvarbejder 7, konserveret Fisk 115, Tran 236.

Der udførtes direkte til Norge og Sverige: Farvevarer for fr. 10 435, Kul- og Tjærefarve fr. 14 052, videnskabelige Instrumenter fr. 5 540, almindelige Uhre fr. 48 258, Do. af Sølv 71 728, af Guld 279 386, Dele af Uhrværker 28 607, Maskiner 94 181, Agerbrugs Do. 17 320, Jernvarer 2 515, Uhrværktøi 14 592, Guld- og Sølvarbejder 7 574, Chokolade 92 228, raa Tobak 10 910, Bomuldstøi, farvet 989, Do. trykket 14 603, Broderier 34 172, Rebslagerarbejde 14 385, Silkevarer 141 723, Uldvarer 27 651, Straaafletninger 5 583, Hosekramvarer, Klæder, Modevarer m. m. 450 419.

Schweitz's Indførsel og Udførsel i 1891: Affald og Fedtstoffer Indførsel Q. 560 260, Udførsel 287 671, farmaceutiske Artikler I. 25 714, U. 6 668, Farvevarer I. 95 576, U. 31 248, Glasvarer I. 73 701, U. 1 268, Trævarer I. 2 740 919, U. 1 158 403, Landbrugsprodukter I. 334 663, U. 48 405, Lædervarer I. 33 964, U. 7 995. Uhre I. 366 233, U. 4 933 988, Uhrdele I. 516, U. 449, Maskiner I. 165 231, U. 167 015, Bly I. 30 144, U. 2 151, Jern I. 1 729 604, U. 70 821, Kobber I. 35 914, U. 9 097, gjærede Drikke I. 1 238 373, U. 26 709, Papir I. 58 008, U. 117 371, Bomuld I. 311 986, U. 192 733, Dyr I. 255 816, U. 60 170, Silke I. 48 787, U. 55 133. Sten og Lervarer I. 560 989, U. 67 214, Lin, Hamp, Jute I. 58 772, U. 4 790, Uld I. 88 868, U. 26 819.

**A. Mansbach.**  
Vicekonsul.

## Bangkok.

*Aarsberetning dateret 26 Jnni 1892.*

Af norske Skibe ankom med Ladning 3 dr. 3 154 Tons, Bruttofragt £ 3 927, og i Ballast 7, dr. 4 972 T., alle fra fremmede Steder. Til fremmede Steder afgik med Ladning 8 dr. 5 854 T., Fragt £ 5 854, og i Ballast 1 dr. 1 409 Tons. Erlagt Konsulatafgift Kr. 466.13.

Export. Aaret har været meget daarligt og Udførselen af Hovedartikelen Ris sank ned til  $3\frac{3}{4}$  Mill. Piculs = Tons 225 000, til Værdi \$ 6 875 000 mod 474 000 Tons i 1890. Høsten led meget af Tørke. 11 000 Tons sendtes til Europa, Resten til China, Java og Singapore.

Den stærke Tørke hindrede ogsaa alvorlig Handelen med Teak, da paa Grund af lav Vandstand i Floden alene en liden Del Teak kunde flødes ned og naa Bangkok. Udførselen var 16 000 Tons af Værdi \$ 481 000. 5 400 Tons gik til Europa.

Hele Værdien af Exporten var \$ 10 859 698. Hele Importen repræsenterer en Værdi af \$ 9 220 889. Ogsaa denne led meget af Tørke, da paa Grund af liden Export og deraf flydende ringe Tilgang paa Penge de Indfødtes Kjøbeevne var meget begrændset.

Fragterne var meget lave i Aaret, og flere af de regelmæssige Linier maatte søge Sysselsættelse andetsteds.

Teakfragterne herfra til Europa, i hvilken Fart norske og svenske Skibe fordømte optages, aabnede til 70 sh. pr. Ton à 50 Kubikfod, og gik ned

lige til 55 sh. 10 sh. pr. Ton fradrages for Ladning indtagen udenfor Baren ved Øen Koh Si Chang, da Skibene alene kan laste indtil 13 Fod 3 Tommer—13 Fod 6 Tommer i Floden.

Risfragter til Europa. I Oktober lastede et norsk Dampskib til 42 sh. 6 d pr. Ton, medens et andet i November kun fik 33 sh. 9 d.

Bygningen af Khorat Jernbanen er bleven kontraheret af et engelsk Hus, hvis Anbud var ca. 2 Mill. Ticals eller ca. £ 180 000 mindre end den eneste anden Konkurrent, et tydsk Konsortium. Arbejdet er nu paabegyndt og Jernbanen skal efter Kontrakten overleveres før 31 Marts 1896. En anden smalsporet Bane bygges nu fra Bangkok til Pakuam, og skal blive færdig midt i næste Aar. Den er kun ca. 18 miles lang.

**O. Weber.**

## Port Louis (Mauritius).

*Aarsberetning dateret 31te Mai 1892.*

Fra fremmede Havne ankom med Ladning 17 norske Skibe dr. 8 345 Tons og i Ballast 4 dr. 1 334 Tons, ialt 21 dr. 9 679 Tons. Med Ladning afgik 11 dr. 4 869 T. (hvoraf med den oprindelige Ladning 5 dr. 2 994 T.), og i Ballast 9 dr. 3 973 Tons. Af de ankomne anløb 3 dr. 2 464 Tons alene for Havari m. M.

Af svenske Skibe ankom 8 dr. 3 626 Tons.

Fra norske Skibe rømte 2 Mand.

I 1890 ankom 4 norske Skibe dr. 1 455 Tons, 1889 4, 1 550 T., 1888 6, 2 850 T., 1887 2, 701 T. Der har saaledes i Aaret været en stor Tilvæxt i den norske Skibsfart.

Udfragterne fra denne Havn var: Til Europa fra 20—35 sh. + 5 % pr. Ton, Amerika 20—35 sh., Australien 12 sh. 6 d—20 sh., New Zealand 25—30 sh., Kapkolonien, Damp 25--35 sh., Seil 25 sh., alt + 5 % pr. Ton. Bombay, Annas 5—9 pr. Bag.

Dampskibene tiltager stadig og truer med at monopolisere Fragtfarten til og fra Øen.

Sukkerexport. Der udførtes 1890—91 129 443 098 Kg., 1889—90 124 564 951, 1888—89 132 172 988, 1887—88 124 073 140, 1886—87 102 376 271 Kg.

Den næværende Høst antages at ville understige den foregaaende med 10 000—15 000 Tons. Med Hensyn til Fordelingen er at bemærke, at der har været en betydelig Nedgang i Udskebningerne til Australien og New Zealand, for Australiens Vedkommende af mindst 50 pCt. mod forrige Sæson. Derimod er Udførselen til Indien tiltaget, og det synes ikke umuligt at om en ikke fjern Fremtid hele Øens Produktion af krystalliseret Sukker vil blive optaget af det indiske Marked.

Den i min forrige Rapport omtalte Diffusionsproces vedbliver at være under Prøvelse, uden at der endnu har dannet sig en bestemt Mening derom. De Forsøg, der har været anstillet med at frembringe Sukkerrør af Frø, har kun delvis lykkedes, men Sagen drives med Udholdenhed, og muligens vil jeg i næste Rapport kunne give tilfredsstillende Oplysninger om denne nye Fremgangsmaade ved Dyrkningen af Sukkerrøret.

Af de væsentligste øvrige Udførselsartikler udgjorde Udførselen af:

	Rum.		Vanille.		Aloefibre.	
	Liter.	Værdi.	Kilo.	Værdi.	Kilo.	Værdi.
1887 . . .	3 200 454	366 911	17 562	236 583	1 959 281	446 176
1888 . . .	2 515 985	297 881	24 876	311 639	2 532 115	690 858
1889 . . .	3 345 152	365 112	23 126	360 455	2 746 799	1 023 358
1890 . . .	3 453 469	313 326	12 574	232 536	1 895 249	622 252
1891 . . .	3 818 364	397 797	14 873	211 313	1 485 510	453 530

I Aarets Løb ankom kun en Ladning Planker fra Sverige.

Den britiske Regjering har i dette Aar optaget Spørgsmaalet om direkte Telegraafforbindelse, og efter dens Opfordring bevilgede denne Koloni og Seychellerne et aarligt Bidrag hertil af £ 8 000. Den foreslaaede Rute er fra Zanzibar til antagelig Mahi paa Seychellerne og derfra til Mauritius. I Oktober opfordredes der til Anbud om Anlæg og Vedligeholdelse af Kabelen, men man mangler endnu Meddelelse om Resultatet heraf.

Havneforbedringer er endnu ikke paabegyndt, men Regjeringsraadet har besluttet anvendt hertil Rs. 25 000 efter Anbefaling af den Kommission, der var nedsat til at undersøge Havnens Tilstand og de nødvendigste Forbedringer.

Handelen i det Hele lod i Aaret meget tilbage at ønske og kan i det Høieste siges at have været fra Haand til Mund. De abnorme Fluktuationer i Kursen, der bevirkedes ved Stigning og Fald i Sølvets Værdi og Udbrud af en Koppeepidemi tidlig paa Aaret, der tilrods for de stærkeste Forholdsregler vedvarede til Begyndelsen af 1892, forøgede meget de øvrige Vanskeligheder for Handelen og har hæmmet eller næsten standset Handelsforetagender.

Hamilton Stein.

---

Indhold: **Bangkok** Side 538. — **Genf** Side 537. — **Nürnberg** Side 534. — **Port Louis (Mauritius)** Side 539. — **Stettin, II**, Side 528. — **Rio de Janeiro** Side 509.



# Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler  
for 1891 m. M.,

No. 15.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1892.

---

I Kommission hos H. Aschehoug & Co. Subskriptionspris 2 Kroner Aaret  
og for Udenbysboende Porto 20 Øre.

---

## Indberetning fra kommerciel Stipendiat J. Lie

*dateret 10de Juni 1892.*

Ved kongelig Resolution af 10de November f. A. naadigst bevilget et af de kommercielle Stipendier har jeg den Ære nu, efter tilendebragt Reise, hvorunder jeg besøgte Stettin, Barth, Berlin, Bodenback, Wien, Budapest, Bukarest, Braila, Jassy, Czernowitz, Breslau, Stettin, Libau, Riga og Kjøbenhavn, at forelægge det ærede Departement mine Erfaringer.

### Et nyt Marked for Sild

kan oparbejdes i Rumænien, eventuelt Grækenland, og i Østerrig-Ungarn og de gamle Markeder i Tyskland og Rusland betydelig forbedres, naar vi er mere opmærksomme paa Udviklingen af Handelsforholdene der og indrette vore Skibninger og Salg derefter.

En mere ensartet, mere reel Afskibning er nødvendig, hvorom jeg kommer tilbage senere i min Beretning.

Den bedre Salgstid til Fasten var ved min Ankomst til Rumænien allerede forbi, men fra August af vil Consumenten igjen begynde, og flere Forretninger vil da kunne paaregnes. Repræsentanten for et Firma i Rumænien har allerede efter min Hjemkomst besøgt Norge og opkjøbt her og i Haugeund ca. 800 Tønder Vaarsild, som blev omlagt paa skotsk Maade, da man overalt i Indlandene fordrer Varen saaledes behandlet.

Den Sild, som passer bedst for Rumænien og Galizien, er høst- og vinterfangen Vare med Rogn og Melke, altsaa Østlandsk- og Vaarsild, helst ikke for stor. Vor Fedsild vil antagelig passe mindre for disse varmere Egne, fordi den bliver lettere tranet.

Prøveforsøg dermed, som en Delikatesse Vare med smaa Partier, vil dog være at anbefale, da saadan Kvalitet var ukjendt.

I Tilfælde Forsøg bør Skibning ske i extra stærke, fuldbaandede Tønder eller Halvtønder, der sikkert kan have sin Lage ved Fremkomsten.

Jeg bragte i Erfaring, at der i Grækenland kjøbes større Partier Sild fra Skotland, men da en Afstikker dertil vilde ligge udenfor min Instrux og være for vidtløftig, indskrænkede jeg mig til at sende Prøver og korrespondere med de betreffende Steder, og venter snart Resultat deraf.

Skibning til Rumænien af de mere holdbare Sildesorter bør ske over Antwerpen gennem Hr. G. Tonnelier, med hvis Dampskibslinie gennem Middell- og Sortehavet kan spares en Fragt af 4 å 5 frcs. pr. Tønde, imod at sende via Stettin pr. Jernbane, som nu er den almindelige Vei.

Consignationer fraraader jeg saavidt mulig overalt, men desto mere til et nyt Marked, hvor man ikke kjender Behovet til enhver Tid, da Sendelser fra flere Hold kan overføre Markedet og gjøre Varen vanvyrt.

Forretningen kommer i bedst Gjænge ved at sende Prøver og derefter istandbringe Salg paa Forhaand og til saadanne Underhandlinger kan jeg opgive Firmaer, som blev mig anbefalet i Bukarest, Braila og Galatz.

De fleste Forretninger i Rumænien gjøres paa Tid imod Acceptor, og da det derfor er nødvendigt, nøiagtig at kjende sine Kunder, har jeg sat mig i Forbindelse med et Bankirfirma i Rumænien, der er villigt at gaa til Haande med de paalideligste Oplysninger og med at besørg Dækning ordnet.

I det egentlige Østerrig-Ungarn consumeres meget lidet af almindelig saltet Sild, derimod mere i Galizien og der hovedsagelig Fuldsild (Sild med Rogn og Melke).

Til Polen sendes mere Tomsild (Ihlen og Spent.)

Hvad der i disse Indlandsegne kjendes af almindelig saltet Sild er alt behandlet paa skotsk Maade, hvilken Methode det er nødvendigt for os mere almindelig at indføre, om vi vil udvide vore Markeder, som Svenskerne allerede har gjort. — Jeg saa lige ned til Jassy og Braila saadan svensk Sild kjøbt i tyske Havne, men ingen norsk.

Fin Fedsild turde kanske bane sig et Marked i Wien, om man der kunde anbringe fine Partier af ny Vare.

#### Skaaren smaa Fedsild

er en betydelig Importartikel saavel i det egentlige Østerrig som til Galizien, og et Kvantum af omkring 20 000 Tønder er vistnok ikke for høit nævnt.

Til dette Brug benyttes almindelig saltet 4 og 5 Stregs Sild, hvoraf Hovederne afkappes, Bugranden til Sandgattet afskjæres, medens Indvolden samtidig udtages. Silden sorteres, efter saaledes at være tilskaaren nøiagtig i Størrelser:

16/20 Stk. pr. 1 Kilo	35/40 Stk. pr. 1 Kilo
20/24 - - 1 -	40/45 - - 1 -
24/28 - - 1 -	45/50 - - 1 -
28/35 - - 1 -	

de mest courante Størrelser er 20/24 og 24/28 Stk. pr. Kilo.

For at fylde en Tønde, der maa indeholde mindst 125 Kilo Netto, udfordres omkring  $2\frac{1}{3}$  å  $2\frac{1}{2}$  Tønde fiskefyldt almindelig Fedsild.

Silden rekvireres skaaren, for at Told og Fragt kan spares af de ubrugelige Hoveder og Slo; den maa skjæres med skarp Kniv, saaledes at Snitene bliver rene, ikke fillede, og Indvolden godt udtagen.

Disse Sildemner udvandes ved Ankomsten til Fabrikkerne en passende Tid, og nedlægges derefter i Smaadunke med Grønsager og Krydderier i Edikke.

Saaledes tilberedt Sild passer bedst for disse Folkeslags Smag, og er fra først af at være en Delikatesse, hvorpaa Opfinderen skal være bleven Millionær, gaaet over til at blive en stor Consumartikkel.

For at fremstille Fabrikatet billigt har den største Fabrikant, foruden egen Edikfabrik, et storartet Dampbødkeri til Dunker, og havde endog senest kjøbt Skovstrækninger for at skaffe sig Trævirket dertil billigst.

Svenskerne har iaar i forøget Kvantum anvendt endel af sin Tomsild til skaaren Sild, og har endog benyttet Maskiner for at spare paa Arbeidspengene med Skjæringen.

Deres Tomsild er imidlertid for stor og maa omtrent afskjæres paa Midten, hvorved kun den magreste Del og Sporet bliver tilbage af denne magre Sild, og giver derved et Emne, der hverken i Kvalitet eller Form passer Sardinefabrikanterne. Der sagdes, at man af denne upassende Sild havde paa Consignationslagere i Stettin henved 6 000 Tdr., hvoraf vistnok den største Del vil blive usælgelig, værdiløs.

Saalænge den svenske Tomsild vedbliver saa stor som hidtil, kan denne Concurrence for os i skaaren Sild neppe blive varig og farlig.

Iaar har imidlertid disse uden Beregning skaarne og consignerede betydelige Partier havt en skadelig Indflydelse paa Priserne af skaaren norsk Fedsild, og da det kan antages, at vi i Begyndelsen af kommende Saison i August vil blive mødt med lavt limiterede Ordres, saa er det at anbefale Saltere af 4 og 5 Stregs Sild, at de anlægger meget lave Priser for fersk Vare.

Paa de tyske og russiske Markeder er vi med vor store vinterfangede Sild mere uheldige og Svenskerne underlegne,

- 1) Fordi disse nu sender denne behandlet paa skotsk Maade, som man fordrer den i Indlandene,
- 2) Fordi de pakke sin Sild saa haardt, at den ikke ved Ompakning i Udlandet kan paapakkes mere end høist 1 à 2 %, og
- 3) fordi Tønderne ere stærkere, fuldbaandede og derfor taaler Omladninger og Transport paa Jernbaner,

medens vi vedbliver med vort gamle Stel, som for 50 Aar siden.

Følgen af denne reellere, ensartede Behandlingsmaade er, at Svenskerne nu kan vælge sin Sild i betydelige Kvantiteter hjemme og betinge sig fuld Remboursdækning imod Documenterne; vi derimod med vor 12 à 15 % lettere Pakning, slettere Tønder og urellere Sortering etc., maa bringe vore Varer over til Udlandet, for at hver enkelt Tønde kan besigtiges, førend Salg kan finde Sted.

En af de største, ældste Importører i Stettin, som jeg havde Anledning at conferere med, beklagede med mig, at vi ikke med samme Resolutthed og Kraft som Svenskerne havde gennemført skotsk Behandling af vor dertil saa godt passende Vaarsild, da vi havde denne i Overflod og kun havde Skotterne at konkurrere med.

Uberegneligt store Kapitaler er ved denne nationale Træghed i at indføre Forbedringer gaaet tabt for vort Land, og Forretningen er af Mangel paa Beslutsomhed bragt i det Uføre, hvori den nu er.

Nu fordres saamegen Energi, som kan udvikles baade fra Statsstyrelsens og Exportørernes Side, om den skal kunne bringes ind i bedre Spor.

#### Rundrøget norsk Sild

saa jeg i de fleste Husholdningsforretninger i Østerrig og Rumænien.

Paa Lageret hos det største Firma i Wien i denne Branche havde jeg Anledning ogsaa at besigtige saadan Sild. Den viste sig at være fremstillet af stor østlandsk KKKK og var pakket i Kasser indeholdende 75 Stykker.

pr. Kasse, der opgaves mig at koste leveret i Stettin eller Hamburg, hvorfra den i Regelen kjøbes, Gulden 5.70 pr. Kasse.

I Firmaets egen Pris Courant benævnes denne Røgesild. Picklinge (Riesen) grosse Sorte pr. 100 Stk. Gulden 12, Do. grosse pr. 100 Stk. Gulden 10; de største, altsaa Picklinge (Riesen) var mest courante.

Da Tolden i Rusland paa røget Sild ikke er højere end paa salt, gjorde jeg en af de største en gros Kolonialhandlere i Riga opmærksom derpaa, der blev meget interesseret for at søge indføre Varen i Rusland, og ønskede for dette Øiemed meget at faa Prøver tilsendt.

#### Rundfisk og Klipfisk, Fiskemel etc.

syntes ikke at være nogen stor Artikkel hverken i Østerrig Ungarn eller Rumænien.

Triest sagdes levere den store og smaa Rundfisk, medens Kjøbenhavn og Hamburg leverer Forsyningen af Klipfisk og Platfisk.

Paa det største en gros Lager i Wien forefandt jeg stor Stokfisk, der noteredes i Pris Courant Gulden 50 pr. 100 Kilo, Flachfisk (Platfisk) tørret usaltet 91 pr. 100 Kilo, Klipfisk, saltet 55 pr. 100 Kilo.

Benfri og skindfri Klipfisk var hidtil ukjendt i Østerrig og turde kanske passe bedre for Forretninger dertil, hvor Told og Fragt spiller en temmelig stor Rolle.

Jeg opgav Adresser paa flere Afskibere.

Af Fiskemel, hvoraf jeg medbragte endel, uddelte jeg Prøver overalt paa min Reise i Tydskland, Østerrig, Ungarn og Rusland, og oversatte de paa norsk medfølgende Brugsanvisninger. Man fandt overalt de angivne Tilberedelsesmaader altfor omstændelige, tidsspildende og da Retterne, hvortil det anvendes, er lidet kjendte, vil der fordres Tid og Ihærdighed for at bane Melet Indgang i større Maalestok. Disse Bemærkninger blev især stærkt fremholdte af et Firma, som lovede at forsøge det indført til Marinen og Armeen, af hvem jeg endnu ikke har erholdt endeligt Resultat af de i denne Anledning anstillede Forsøg.

Jeg har opgivet Fabrikens Adresse til alle de Interesserede, jeg har leveret Prøver, og haaber, at der maa komme god Frugt af mit ikke ubetydelige Arbeide for denne Sag.

#### Hermetiske Fiskevarer

har en Vanskelighed i de høie Toldsatser, som er derpaa i Tydskland og Østerrig samt i Concurencen med store Fabrikker i Tydskland. Disse Fabrikker har i Almindelighed inden den Østerrigske Grændse Filialer, for at spare Tolden i Østerrig og til Udvidelse af sit Salgsfeldt. I Rusland hindrer de høie Toldsatser endmere.

Bedre Udsigter har vor Fiskhermetik i Rumænien og sendt via Antwerpen, vil vore Fragter blive billigere end for de tyske Concurenter.

De tyske Fabrikker synes helst at have sin Hovedomsætning i den omkring Barth, Stralsund og Rügen fangende Østersøild. Dette Fiske, der foregaar om Vaaren og Høsten, var ifjor og iaar saa rigt, at den ferske Sild kunde kjøbes til 10 Pfeninge pr. 80 Stk., ja blev endog saa overflødig, at den blev solgt til Gjødsel. Silden er mager og i Størrelse omtrent som vor K og KK Fedsild, men indeholder Rogn og Melke.

Denne Sild bliver nedlagt i Dunke i Edikke med Krydderier, og noteredes i Wien i Pris Couranter under Navn af „Delicatesse Ostseehering“ à Gulden 325 pr. „Postfaschen“ og nedlagt i „Blickasser hermetisk som

„Delicatess Heringe ohne Graten i Bullion-Paradies-Tomato- & Vinsauce“ pr. Box a Gulden 120.

„Kräuter Anchovis echt Christiania“, som den betegnes, hvor den end nedlægges i Tydskland, noteredes ligeledes i Wien pr.  $\frac{1}{1}$  Dunk Gulden 250, pr.  $\frac{1}{2}$  Dunk Gulden 130, pr.  $\frac{1}{4}$  Dunk Gulden 085.

Vore Ansjovisfabrikanter bør søge at modarbejde dette Misbrug, ved at paaklæbe sine Dunke Etiketter, hvori de advarer derimod.

Det vil ikke misforstaaes, at de fra Wiener Pris Couranter hentede Priser er at forstaa som Udsalgspriser, hvori altsaa Told, Fragt og Importørens Salgsgevinst er iberegnet.

Jeg noterer de ovennævnte Maader at fremstille Østersøsilde paa, fordi den har et stort Marked paa Continentet, og er jeg beredt til at give Oplysninger.

#### Norsk Caviar af Torskerogn

havde en Fabrikant anmodet mig om at søge indført.

Jeg finder en Mulighed derfor, om Varen svarer til de Oplysninger, jeg maatte give om dens Udseende og Smag, da jeg manglede Prøver at forevise. Saadan er nu sendt og kan den falde i Smag og vinde Indgang nu, da Caviar Forbruget er saa betydeligt tiltagende overalt, vil et stort Feldt ligge aabent derfor. Muligens vil man fordre Varen farvet, saa den bliver lig den ægte Astrakaner Kaviar.

Af Laxerogn tilbereder Amerikanerne Caviar, som er godt kjendt paa Continentet, men ikke meget afgjort, da den er for grovkornet. Denne skal være farvet, som den ønskes.

Muligens turde Rogn af andre af vore Salt- og Ferskvandsfiske, tilberedt som Caviar, komme den ægte Astrakaner nærmere.

#### Ferskfiskforretninger

maatte jeg have ofret for megen Tid med paa Bekostning af andre Undersøgelser, og da denne Sag temmelig detailleret er fremstillet af andre Stipendiater, indskrænker jeg mig til de Fiskesorter, hvori jeg tror er Forretning.

I Hyse synes i Berlin at være god Søgning og Mulighed for en stabil, tiltagende Forretning. Lax og Makrel turde ogsaa vinde et godt Marked, om disse Fiskesorter omhyggeligt pakket kan naa frem frisk.

Jeg tilraader dog D'Hrr. Exportører til kun at gaa frem med smaa Forsøg paa dette Marked, indtil de selv har Erfaringer.

Den af den svenske Stat der ansatte Fiskeriagent, Hr. Alexander Krüger, Prenzlauer Strasse 45 A, vil paa Henvendelse vistnok give nærmere Detailler om Markedet.

I Wien besøgte jeg den største Ferskfiskforretning, en stor Consumforening, med hvis Director Hr. Sontag jeg havde en længere Conference om Ferskfiskforretningen. Ogsaa her syntes Hyse (Schellfisch) at have størst Interesse og bedst Udsigt.

Consumforeningen har hidtil taget sin Forsyning fra Jylland og Geestemünde, men ønskede gjerne at blive sat i Forbindelse med omhyggelige norske Skibere.

Jeg fik udleveret en Priscourant fra Foreningens Forbindelse i Geestemünde der ogsaa har Filial i Altona, hvilken nedenfor gjengives in extenso.

Marz 12. 1892.

„Heute und folgende Tage liefern wir freibleibend täglich frischen Fang exclusive Packung, nur hiesige feinste Waare per Pfd.

Winterweser salm, allerfeinste . . . . .	200 pf.
Shellfische, grosse . . . . .	18 à 20 -
do. grossmittel . . . . .	15 -
do. mittel . . . . .	12 -
do. kleinere . . . . .	8 -
1a Cabliau, gross mit Kopf. . . . .	13 -
do. - ohne - . . . . .	17 -
do. sehr fein, 1—5 pfundig . . . . .	14 -
Schollen, feinste grosse und mittel . . . . .	18 -
Knurrhahn, grosse 13 pf. Lengfisch . . . . .	13 -
Seelachs (Kohler) 18 pf. kleine Heringe . . . . .	3 -
Steinbutt: nur grosse 10—20 pfundig . . . . .	85 -
mittelgrosse 4—10 — . . . . .	95 -
kleinere 1—2 — . . . . .	70 -
Heilbutt in allen Grossen . . . . .	50 -
Tarbutt, nur grosse 75 pf. kleine . . . . .	40 -
Seezunge, grosse mittel 150 Rothzungen . . . . .	40 -
Flusszander, feinste weisse . . . . .	50 -
Lebende Nordsee Austern: pr. 100 Stück . . . . .	7 Mk.
Originalkorb 200 Stück . . . . .	13 -
pf. geraucherte Seelachs in Stücken pr. Pfd . . . . .	30 pf.
- — Schellfisch . . . . .	18 -
- — Sprottbücklinge 12 pf. . . . .	100 -
- — Sprotten pr. 1/2 Kiste (c. 4 1/2 Pfd.) . . . . .	80 -
- — Postversandt pr. Colli franco . . . . .	2.75 Mk.
- — Lachsheringe pr. 100 Stück . . . . .	10 -

Bei kleinen Ordres, bei feinen Fischen unter 10 Pfd., bei billigeren Sorten unter 50 Pfd. Entnahme rechnen etwas höhere Preise“,

for at de Interesserede derefter kan gjøre sine Beregninger og se hvorledes de udenlandske Ferskfiskhandlere indretter sig ligeoverfor sine Kunder.

Af Mangel paa Prøver var mine Forsøg at skaffe nye Kunder for

#### Tran

ikke i Øieblikket frugtbringende.

Jeg har senere sendt Prøver af Medicintran, modtagen efter Retur til Stettin, til de Forbindelser jeg stiftede i Indlandene og har anmodet Fabrikanten, der gav mig dette i Opdrag, at forfølge de indledende Skridt, jeg har gjort, videre.

#### Fiskelim

var en Artikkel, som jeg arbejdede meget for at faa indført. De mange, som jeg har anmodet om at interessere sig derfor, dels ved at nedlægge Prøver hos saalænge jeg havde, og dels senere at have foranlediget tilsendt saadanne, haaber jeg maa kunne tilveiebringe et bedre Resultat, end jeg under et kortere Ophold kunde, med en lidet kjendt uprøvet Artikkel.

## Papir.

En stor norsk Papirfabrik havde medgivet mig Prøver og Prisopgaver, for at søge Marked for sit Fabrikat.

I Tydskland og Østerrig gjorde jeg Forsøg dermed, men disse Landes egne Fabrikker syntes at kunne mere end tilfredsstille Behovet.

Det glæder mig imidlertid paa min fortsatte Reise, at have kunnet paavise Marked derfor i Rumænien og der føres nu Underhandlinger imellem Fabrikken og et Firma der, hvoraf jeg haaber maa komme et godt Resultat.

## Norske Hestekosøm

var en kjendt Artikkel i Østerrig og Tydskland, men Toldsatserne lægger nogen Vanskelighed iveien for Consumen med disse Landes egne Fabrikker, om end disses Fabrikat underkjendes det Norske i Godhed.

I Rumænien og Galizien vil antagelig et større Marked kunne oparbejdes, og jeg har derfor fra Rumænien medbragt et Prøvekort over de mest gangbare Størrelser, og sendt dette til en af vore Fabrikker med Oplysning om Priser, Pakning etc., hvilken Meddelelse jeg haaber vil blive videre udnyttet.

For Knive og andre Sheffield Varer er der et godt Marked i Rumænien.

En Reisende, udsendt af den svenske Stat, havde knyttet gode Forbindelser deri for Eskilstuna Fabrikanter.

Om det herfra Landet er muligt at concurre i Landbrugsredskaber, vil derfor være et stort Marked i Rumænien.

Har denne Oplysning Interesse for Fagmænd, er jeg til Tjeneste med Adresser.

## Gade- og Bygningsten.

Gadesten er en stor og tiltagende Importartikkel til Tydskland og Rusland.

Sverrige, især omkring Carlskrona og Bohuslehn, har en betydelig Forretning deri. Et enkelt Firma i Carlskrona har 2—3 egne Dampskibe, der stadig fører Gadesten til Stettin.

Concurrenzen med dette store Firma er allerede vanskelig for de mindre svenske Skibere derved, at dette kan overtage store Anbud direkte og billigere, og vil vel blive end vanskeligere for os Nordmænd, fordi vi antagelig maa betale noget højere Fragt.

Store Anbud paa Gadesten til Berlin og andre tyske Byer er ofte at se i tyske Aviser, og disse Anbud overtages i Regelen ved Auction.

Jeg har medbragt specificerede Regler for saadanne Anbud, som jeg har oversendt til et norsk Stenhuggeri, der havde anmodet mig at undersøge derom.

Trottoirstene og større Stenblokke til Pragtbygninger tror jeg, efter de erholdte Oplysninger, ville passe bedst for Export fra Norge. Sort Granit var før Tiden en Stensort, som var meget efterspurgt i Tydskland.

D'Hr. Stenzel & Co. i Stettin, som er godt ajour i Stenforretningen, har lovet paa Henvendelse at give Oplysninger om alt i den Retning.

I Braila erfarede jeg, at et stort belgisk Stenhuggeri dertil havde leveret Gadesten og derhos overtaget Lægningen.

Da de rumæniske Byer er slet brolagte og Landet ikke selv har Stenbrud, vil dertil, under en større Udvikling, tiltrænges Brolægningsmidler, og en Mulighed der at concurrere turde ikke være udesluttet paa Tider, da man

kan paaregne fuldt saa billige Fragter, som Belgierne, med vore Skibe, der gaa til Sortehavet for Fragter i Rugtraden.

Paa min Reise havde jeg Anledning at blive opmærksom paa en ny Opfindelse paa Gasens Omraade,

#### Gas Glødelamper,

der gav et Lys, der i Skjønhed og Styrke concurerer med det elektriske og betydeligt billigere.

Uinteresserede fortalte, at de, der allerede havde elektrisk Lys i Anvendelse ville kassere dette for at gaa over til Brug af Gaslys i den ny Form, og i Fabrikker, som jeg besøgte, var omtrent Stormløb af Kunder, der endnu sent paa Foraaret skaffede sig denne nye Forbedring.

Jeg købte nogle Brændere for at kunne forevise Fagmænd; men desværre fremkom de efter Postforsendelsen og forskjellige Ophold og Ompakninger hertil ødelagte. Saasnart jeg har erstattet disse med nye, hvorom jeg har sendt Rekvision, vil jeg med Fornøielse stille disse til Forsøg for Communer og Private, der til Vinteren agter at indføre Forbedringer.

#### Nyt Middel til forbedret Saltning af Sild

mente en Kemiker, med hvem jeg confererede, at have fremstillet, og dersom de Experimenter, han foreviste mig i Praxis holder, hvad de lovede, vil Midlet have stor Betydning for os.

Et af Midlets Hovedbestandele skal nu allerede bruges i Tydskland i stor Udstrækning i Fiskconserver Fabrikkerne, da det, foruden andre Fordele, ogsaa forhindrer Gjæring.

Jeg er lovet Prøver heraf, naar han er færdig med sit Arbejde dermed.

Efter foran at have redegjort for de forskjellige specielle Opgaver, som blev mig givet og som jeg har søgt at løse efter bedste Evne samt forøvrigt har meddelt, hvad jeg fandt af commerciel Interesse paa min Reise, tillades det mig at komme tilbage til vor Sild- og Fiskeexport betragtet i sin Almindelighed.

#### Norge i Concurrence med Sverige.

Jeg valgte med Flid min Reiserute via Bohuslehn, Gøteborg, for at samle mig et Billede af det nær afsluttede Sildefiske, Beholdninger etc. der, førend jeg kom til mit første Maal Hovedmarkedet Stettin.

Ved at besøge omtrent samtlige Sildehandlere i Gøteborg og flere i Bohuslehn, blev jeg bekjendt med, at der lagrede betydeligt større Kvanta, end jeg kunde antage de fleste i Norge anede, og da et Efterfiske frendes vedvarede, fandt jeg det gavnligt pr. Telegram at gjøre det ærede Departement opmærksom derpaa, at DHrr. Vaarsildsaltere kunde faa et Varsko, om ikke at anlægge for høie Priser under forestaaende Fiske.

Desværre viser det sig, at denne Oplysning ikke har kunnet forhindre Tab, men maaske formindsket det noget.

En anden Overraskelse, som mødte mig i Sverige, var at bemærke, at den skotske Behandlingsmaade af Sild allerede er benyttet og almindelig kjendt, medens denne Methode hos os bruges undtagelsesvis, uagtet vi var et Par Aar tidligere fremme dermed.

Svenskerne har derved bevist de udenlandske Kjøbere, at de bedre end os har forstaaet at imødekomme deres Fordringer, om stærkere, bedre baandede Tønder, reellere Sortering og haardere Pakning, samt mere passende Saltning og er os nu overlegne i Concurrencen.



Frugten af denne reellere Behandling er forøvrigt, at flere Udlændinger hver Vinter indfinder sig i Bohuslehn, afkjøbe og betale Salterne der sin saltede Sild imod Kontant.

Andre, af disse forholdsviis ny Exportører, har allerede bragt det saavidt, at have erhvervet et Trademark, saa paalideligt, at Indlandskjøbere ikke tager i Betænkning, naar disse Partier bliver tilbudt, at dække ubeseet sit Behov deraf, og strax imod Dokumenterne at aabne Bankrembours.

Enkeltviis i Riga, mere almindeligt i Libau, afsluttes større Leveringskjøb med Sverige imod fuld Remboursdækning, hvorimod norske Afskibere samtidig kun i bedste Fald har opnaaet mindre Forskud paa Consignationer.

Omendskjøndt den høie Told i Rusland betales pr. Bruttotønde, — alt-saa Lage, Salt, Tønder iberegnet — og man derhos ved, at Kjøberen maa bringe Silden paa Vragergaarden der, for at vrages og paapakkes, vedbliver vi dog at sende Tønderne med 12 à 15 % overflødig Lage.

For denne Lage maa Modtagerne bringe i Beregning, at maatte betale en overflødig Told af mindst Kr. 1.00 pr. Tønde, medens en bedre Pakning her hjemme neppe vilde have kostet Halvdelen.

Svenskesilden, med sin haardere Pakning og paalideligere Behandling, er nu lige begunstiget med skotsk Sild, idet den under Vragerbehandlingen ikke som vor bliver aftappet den bedste Originallage og Modtageren undgaar derved at tillave ny Saltlage, der videre fordyrer vor Sild for Kjøberne med over Kr. 1.00.

Altsaa i Concurrencen med svensk Sild af lige Kvalitet bliver vor Svenskernes ca. 2 Kr. pr. Tønde underlegen, eller saaledes som Sildepriserne senest har været ca. 20 %.

Saa vedbliver vi fremdeles vort Kniberi med utilstrækkeligt baandede Tønder, der bevirker, at vor Sild kun beholder et indskrænket Marked nærmest omkring Importhavnene.

Sker Forsendelser undtagelsesviis længere ind i Landene pr. Jernbane, saa fremkommer de for en større Del ramponerede og lagetørre.

Det er ikke vanskelig at forstaa, i hvilken Forlegenhed en Kjøber i Indlandet kommer med disse ramponerede Tønder. Omkostningerne med Istandsættelse af disse bliver kanske mere end Tøndernes Værdi, og den rette Maade at tilberede ny Lage paa er vel en endnu større Vanskelighed, om han ikke er Specialist.

Hvad Under da, at Kjøbere vender sig bort fra en saa usikker Artikel, som vor Vare bliver i Forhold til skotsk og svensk.

Vi forstaa ikke som Svenskerne og Skotlænderne at arbeide planmæssig for at opnaa Tillid og Tilfredshed, og gaa derved Glip af den hurtigere Omsætning og greiere Afvikling, dette fører med sig, og overgive derved vor Forretning mere og mere i Mellemhænders Vold, saa al Beregning tabes.

For at rette paa disse Uregelmæssigheder og derved gjøre os Forretningen mere beregnelig, solid, er det nødvendigt, at der fastslaaes et bestemt Begreb om hvad der forstaaes med

- god Vare,
- Sortering,
- Pakning og
- Emballage

afpasset efter Udlandets Fordringer.

En saadan Handelsbasis, nyttig derved, at udenlandske Kjøbere kan spares tidsspildende Detailbesigtigelse og kjøbe ubeseet Vare, kan efter mit Skjøn ikke tilveiebringes paa bedre Maade end gjennem Oprettelse af en

fri Vragerinstitution efter skotsk Mønster, tillempet efter vore hjemlige Forholde.

Et saadant uinteresseret Grundlag vil paa samme Tid at oprette Tilliden i Udlandet være til Nytte for Exportører, der ønske at expedere reelt, idet de derved faa et Sammenligningspunkt.

Afskiberne kan altid tilføje Vragermærket sit eget, og har de saa jevnlig Partier, der udmærker sig fremfor den Kvalitet, Vrageren kan tage god, saa erhverver de derved et Trademark.

Et paalideligt Vrag, betragtet i sit rette Lys, vil have omtrent samme Virkning, som Udstillingernes Medallier, ja kanske en langt større speciel Betydning, fordi Vrageren altid har at skjønne under Ansvar om samme Sag og udfra samme Standpunkt, og ikke som en Jury ved en Udstilling, har udsøgte smaa Prøver foran sig, men store Partier, som de leveres i Praxis.

Omensskjøndt vor Fedsild i lige Kvalitet har en betydelig Værdiforskjel i de betydeligt varierende Størrelser, saaledes at

KKK Kjøbmandssild 6—700 Sild pr. pakket Tønne er Kr. 4 à 6

mere værd end

KK Middelssild 8—900 Sild pr. Td.

og . . . . . 8 à 12

mere end

K stor Christians 1 000—1 200 pr. Td.

og . . . . . 15 à 17

mere end

MK smaa Christians 1 600—1 900 pr. Td.

og . . . . . 18 à 20

mere end

M & C Smaasild 2 000—3 000 pr. Td.,

saa foregaar dog denne Mærkning — Grundlaget for Værdibestemmelsen — ganske efter de forskellige Exportørers Forgødtbefindende. Sild, der fortjener Mærket K, paasættes tildels KKK og bliver saaledes udgivet for at være en Vare af langt større Værdi end den er. Følgen af denne Uregelmæssighed er, at Udlændingen ikke kan stole paa vor Mærkning og maa se hver Gang, hvad han køber.

Skotlænderne forstaar paa en ganske anden Maade at komme i Ensforstaaelse med sine udenlandske Kunder.

Deres Sild varierer kun i Størrelse fra 6—1 100 Sild pr. Tønne og vurderedes hidtil alene efter dens større eller mindre Trivelighed „Full“, „Matties“ (Rogn & Melkesild), „Spent“ (Tomsild uden Rogn & Melke), men har nu senest ogsaa fastslaaet bestemte Begreber om Størrelsen.

Jeg tillader mig at vedlægge in originali et Circulære, som en af de hedste Skibere, James Mc. Combie & Co. i Glasgow, har tilsendt sine Venner paa Continentet, hvori det heder om Sorteringen:

1. Large Full	11 Tommer og opover,
2. Medium Full	10 à 11 — - —
3. Matties	9 — - —
4. Spent	10 — - —
5. Torn	9 — - —

Maalet beregnet fra Hovedspidsen til yderste Halefinne.

Large & Medium Full skal indeholde Rogn & Melke. Matties med eller uden Rogn & Melke.

Resultatet af den ovennævnte Sortering og Maalet calculeres at give et Antal Sild pr. Tønde, med 10 % mere eller mindre, som følger:

1. Lørge Full . . . . .	600 Sild
2. Medium Full . . . . .	800 —
3. Matties . . . . .	1 000 —
4. Spent . . . . .	900 —
5. Torn . . . . .	1 100 —

hvor i bevises at vore Concurrenter ogsaa i dette for dem mindre vigtige Punkt vil være forstaaet af sine Kunder. Vi derimod vedbliver at gjøre os uforstaaelig i dette for os vigtigere Punkt.

Det er nedslaaende at erfare, at kun enkelte Afskibere i vort Land i Udlandet har i Modsætning til den store Masse gjort sig bekjendt som reelle Exportører, men disse enkelte kan dog ikke alene magte at reise vor Forretning, som en almindelig gennemført Reellitet og Paalidelighed vil kunne gjøre.

Der har været indvendt imod Indførelse af Vragerinstitutionen, at den er forældet, men de, som raisonerer saa, er i Regelen Folk, der har forladt Forretningen og tænker paa vor gamle Vragerperiode, hvor i Vragermærket alene havde nogen Betydning i Pladsforretninger, men for de egentlige Exportører kun var et Bevis for, at de var forpligtet at betale Overvrageren Gebyret. Tilsidst gik det saa vidt, at hver Exportør havde sit eget Rivjern og sparede Overvrageren Arbeidspengene med Besigtigelsen og med at paarive Vragermærket. At dette under saadanne Forholde maatte komme i Miskredit, specielt i Udlandet, er selvforstaaeligt.

I Skotland, hvor denne Institution har virket i henved 100 Aar, i de første 30 Aar saaledes, at hver Afskiber erholdt en Præmie af 4 sh. pr. Tønde, senere imod Betaling af Gebyr, skal Vragets Benyttelse være i Tiltagende.

En mægtig Minoritet, der gjentagende har forsøgt faa det afskaffet, er hver Gang bleven afslaaet med overvældende Majoritet, naar Regjeringen grundigt har prøvet Spørgsmaalet.

Deri og ved at Exporten af Sild fra Skotland siden Vragets Indførelse mange Gange er fordoblet, er jo et Bevis for, at en reel ensartet Skibning har bidraget til denne Udvikling, medens det modsatte kan siges om Forholdene hos os.

En anden Indvending er gjort om, at Vragning kanske vilde blive et uoverkommeligt Arbeide for en Vrager, naar Fedsild tilføres i store Partier fra Fiskeværret; men heller ikke denne Bemærkning har saa stor Betydning som Forholdene i Regelen er og erindres maa det og, at Vragningen vil blive en fri Sag.

For imidlertid at imødekomme saadan Indvending, kunde Vrageren være flytbar som Maltkontrollør etc. og det Sted, som da har Mangel paa Vragerhjælp, kan rekvirere og faa saadan strax, lette som vore Kommunikationer nu for Tiden er.

Saadanne flyttende Vragere vil intetsteds blive husvarme, altsaa dømme uafhængigt og en stor Ensartethed i Vraget vil opnaaes.

Den anførte Vanskelighed vil forøvrigt kunne afhjælpes, som den bliver under lignende Forholde i Udlandet, nemlig derved at Vragerne faar Medhjælp hos andre dygtige Sildeskjønnere, der handler under Vragernes Ansvar og Kontrol.

Vragerreglerne i Riga & Libau giver altid Vragerne der saadan Anledning.

I det Uføre, som vor Export for Tiden er kommen, anser jeg Gjen-nemførelsen af et Vragervæsen saa gavnligt, at jeg tør i Ærbødighed anbe-

fale Statsstyrelsen at indføre det hurtigst og med alle de Midler, der staaar til Raadighed.

Jeg drister mig endog at anbefale Anvendelse af Præmiesystemet, som fra først af i Skotland, ja foreløbig selv Tvangsbestemmelser iværksat for med fornøden Hurtighed at fremme denne Sag.

Forhaabentlig vil Exportørerne snart se Fordelen af ensartet Skibning saa at de villig senere betaler Vragergebyr.

Salget af vor Sild er paa Grund af vore forvirrende Skibningsmaader og den Mistillid vore Kjøbere har faaet til os mere og mere lagt over i de udenlandske Commissionærers Hænder eller vi lade Skipperne uanseet Handelsdygtighed sælge Ladningerne ved Fremkomsten fordi vore Kunder maa se hver enkelt Tønde førend de kan kjøbe.

Den første Salgsmaade gjennem Commissionairen, som efterhvert er bleven overhaandtagende, er jo den sikreste for dem at tjene Penge paa, men den indeholder den Farlighed for os, naar Varer kommer paa uerfarne eller upaalidelige Folks Hænder, at Priserne kastes lavere og lavere, da jo Hovedsagen for dem er at tjene sin Salgsprovision i kortest mulig Tid og paa letteste Maade.

For de reellere Commissionairer og specielt for os selv gaar derved al Beregning tabt.

Er der saa givet Forskud paa slige Consignationer og Commissionairen bliver ængstelig for sine Penge, saa sker Salg til Spotpriser og fremkomme Afregninger der ret kan afskrække.

Hidtil har vore Forbindelser i Amerika kjøbt Sild og Fiskevarer paa egen Speculation og ikke ønsket at Consignationer skal skade deres Operationer, men dersom man vil fortsætte dermed, som i Vaar begyndt uden at beregne og undersøge Markedets Consumptionsevne, saa ødelægge vi ogsaa der vor Forretning og frembringe ogsaa der Commissionsvæsenet.

Jeg noterer nedenfor Indholdet af et Brev, dateret 13 April d. A., fra et større Importfirma derover, for at give et Billede af Amerikanernes Betragtninger af disse Consignationer, dette lyder i Udtog oversat saaledes:

„Vi tror ikke at kunne gjøre nogen Forretning med Dem førend Makrel-saisonens Begyndelse, da vort Marked er overført med Sild af alle Slags, som er consigneret til Newyork Commissionairer af Exportører i Deres Marked. Commissionairerne tilbyde den store vinterfangede Sild med Rogn og Melke til en Pris, der vistnok ikke vil betale Afskiberne Værdien for de tomme Tønder.

Vi har hørt om Priser 10 Mk. pr. Tønde leveret i Newyork.

Saalænge Exportørerne i Deres Land vil at Commissionairerne skal sælge deres Gods kan de ikke vente Priserne anderledes, da disse ikke bekymrer sig om noget mere, end netop at bringe sin Provision ud af Salget, medens Markedet af denne Aarsag vil vedblive i en slet Stilling for Skiberne.“

Bidrager nu Commissionairernes Hovedinteresse, at tjene sin Provision saa hurtig og let som muligt ikke til at opretholde Priserne, forhindrer heller ikke vore nærmerestaaende Repræsentanter, Skipperne, de betydelige Prissfald som opstaaar naar disse i Flok og Følge udsendes til Østersøhavnene med Aventura-ladninger, hvorfor der i Regelen intet Salgssted er forberedt, indtil de havne enten paa Kjøbenhavn eller et Sted paa Sverige. I Kjøbenhavn undersøges nu om Markederne hos derværende Commissionairer, og disse telegraferer nu til alle Sider om Ladningerne, og har saa Skip-

perne selv Bekjendte forsøger de paa samme Vis at opnaa høieste Bud, og paa samme Maade forfares ogsaa af dem paa Sverige.

Resultatet heraf er at Kjøbere ved disse Telegraferinger faar det Indtryk at der svømmer betydeligt flere Sildeladninger end der gjør, og bliver i Forhold dertil forsigtigere at afgive Bud.

Havde man hjemmefra bedre forberedt Salg, saa ville faste Tilbud med bestemte Prisforlangender bedre ramme Hensigten, thi man behøvede ikke da at telegrafere i det Vide og Brede til Skade for hele Forretningen, og en Kjøber vilde da i mange Tilfælde kunne sikre sig Resalg og da nøie sig med en mindre Fordel, hvorimod han ved at afgive Bud uden Forlangende, kun bliver en Prøveklud for Andre.

At mene længer paa et Sted at gjøre et extra Coup fremfor paa et Andet er for gammeldags. Alle Østersøhavne, nu sammenknyttet med Telegraf og Telefon, er som en By, hvor man ved hvad der passerer og kan gjøres fra Ende til Anden.

Ligesom de østlandske Skibsredere har samlet sig om at opretholde Trælastfragterne, naar disse ved spredte Underhandlinger er bragt for lavt ned, paa lignende Maade ville det være gavnligt, om formaaende Mænd ville søge en Forening til Fordel for Sildeforretningen.

En saadan Sammenslutning i et Exportagentur baseret paa Actier eller efter Principet for vore Meieribolag etc. tror jeg ved at forenkle eller samle de mange spredte Salgsforsøg, ved forudgaaende Undersøgelser af Markederne og kyndigere Underhandlinger, vil blive nyttevirkende.

Kunde Foreninger ogsaa optage paa sit Program at give Forskud paa Sildepartier, som vil ofte i Utide indsendes for Pengenøds Skyld, vilde den desto gavnligere kunne virke for den enkelte og den hele Forretning.

De Fordele som ville tilflyde en saadan Forening ville give gode sikre Dividender til de Interesserede, men endnu større Nytte vil den gjøre som et Middel til at hæve Priserne og bringe Forretningen ind i sundere Forholde.

Et saadant Agentur eller Forening, lettet sin Opgave gennem et forudgaaende indført Vragersystem, vil være et godt Tilknytningspunkt til de commercielle Stipendier, og give disse forøget Handledygtighed, om de tages i Tjeneste dertil.

Da det vel mere er at ønske end at vente, at de mange Interesserede skal kunne lade sig samle i en Forening med fornøden Hurtighed, saa tillader jeg mig i Ærbødighed at henstille til det ærede Departement, at tage under Overveielse Oprettelse af et Agentur i Lighed med det af den svenske Stat i Berlin oprettede Fiskeri Agentur, der nu indehaves af Herr Alexander Krüger.

Langt betydeligere Interesser har Norge at ivaretage i Tydskland og forøvrigt paa Continenten end Sverige.

Den mest praktiske Nytte vilde et saadant Agentur oprettet i Stettin have, dog bør den Ansættende en Gang imellem være forpligtet at besøge Königsberg & Hamburg.

Kunde saa Prøvelagere blive oprettet i Berlin, Wien og andre større Steder, saa ville Agenten ogsaa kunne kontrollere disse.

Vor Generalconsul i Wien, en af Østerriges mest anseede største Forretningsmænd, udtalte sig endog til Fordel for Oprettelse for et saadant Agentur specielt for Wien, idet han mente at en fast bosiddende ville kunne virke mere sammenhængende til Indførelse af nye Artikler. Desto større

Grund skulde der være til Oprettelse af et Agentur, der ville have et langt betydeligere Feldt at virke paa.

Min Reise begyndte primo Februar og endte primo Mai og er foregaaet i den Rækkefølge som foran er angivet.

Paa min Reise har jeg havt en meget betydelig Correspondence at udføre dels med norske Exportører og dels med Forbindelser jeg stiftede i Udlandet. Denne har fyldt ca. 200 Sider i min Kopibog.

Stor Imødekommenhed viste Consulaterne mig i at give Oplysninger, ligesom Forretningsfolk overalt syntes at interessere sig for at give Vink.

Jeg har Æren at tegne

med Høiagtelse,  
ærbødigst  
**Johan Lie.**

---

(Bilag).

James M'Combie & Co.,  
Glasgow.

## Rules for curing East Coast Herrings.

---

Gutting	To be neat and clean.
Selection	To be when Fresh— <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Large Full, 11 inches and upwards.</li> <li>2. Medium Full, 10 to 11 inches.</li> <li>3. Matties, 9 inches and upwards.</li> <li>4. Spent, 10 inches and upwards.</li> <li>5. Torn, under 9 inches, split in belly and headless.</li> </ol> <p>Measurement to be from point of nose to extreme point of tail fin. Large and Medium to be full of milt and roe. Matties to be with or without milt and roe. The above selection applies to Trade Mark, Prima, or Inferior Marks.</p>
Packing	To be straight in the tiers, and each herring right on its back; to be regularly salted, rousing with Home salt and laying with Foreign salt.
Filling	To be done with taste. Trade Marks and Inferior Marks danted and hard filled; the filling up of Primas to be as hard as they can be pressed. All Inferior and Torn to be kept out; little salt placed on the upfilling tiers, and none on the bottom tier when bottom is taken out.
Tighting	To be done carefully and efficiently, quarter hoops hard driven down on the bilge, and the head, quarter, and left end chime hoops tacked.
Marking	Station Markings with chalk to be <b>Lf</b> for Large Full, <b>Mf</b> for Medium Full, <b>M</b> for Matties, <b>S</b> for Spent, and <b>T</b> for Torn. All Trade Marks and other Marks to be neatly put on; the Bottom name also to be neatly put on, and the Station at which the Herrings are cured to be marked on bottom of each Barrel. All Station Marks or other Markings to be properly washed off.
Washing	All Barrels to be originally clean or washed out before filling, and all Heads to be carefully washed before being put in.
Result	The above selections and measurements are calculated to give the number of Herrings in each Barrel, with 10% more or less, as follows:— <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Trade Mark Large Full . . . 600 Herrings</li> <li>2. Do. Medium Full . . . 800 do.</li> <li>3. Do. Mattie . . . 1000 do.</li> <li>4. Do. Spent. . . . 900 do.</li> <li>5. Do. Torn . . . . 1100 do.</li> </ol>





# Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler  
for 1891 m. M.,

No. 16.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1892.

---

I Kommission hos H. Aschehoug & Co. Subskriptionspris 2 Kroner Aaret  
og for Udenbysboende Porto 20 Øre.

---

## Bombay.

*Aarsberetning dateret 22de Juli 1892.*

Der ankom kun et norsk Skib, Bark „Kepha“, 475 T. fra Natal i Ballast, afgik til Natal med Stykgods.

Erlagt Konsulatafgift Kr. 30.15 eller £ 1. 12. 2.

Indførselen til Bombay udgjorde i 1891 af Varer Rs. 275 121 600 og Mynt Rs. 175 817 241 mod i 1890 henholdsvis Rs. 263 441 170 og 158 718 363. Indførselen af Varer var fra Storbritanien for Rs. 185 012 580, Østerrige 5 178 658, Belgien 5 620 423, Frankrige 5 353 984, Tyskland 8 363 580, Holland 112 192, Italien 2 180 303, Malta 60 295, Norge 227 758, Spanien 59 104, Sverige 33 645, europeisk Tyrki 13 508, andre Lande i Europa 4 098, Abyssinien 56 520, Afrikas Østkyst: Mozambique 288 095, Zanzibar 4 018 548, Afrikas andre Havne 57 840, Egypten 762 621, Madagascar 39 943, Mauritius 12 514 910, forenede Stater 1 880 449, Aden 785 814, Arabien 2 302 750, Ceylon 887 862, China 20 624 730, Japan 313 578, Java 103 074, Mekran etc. 290 134, Persien 6 399 103, Philippinerne 21 601, russisk Asia 5 148 681, Siam 296 457, Straits settlements 3 130 750, asiatisk Tyrki 2 726 954, Australien 251 548.

Tallene for Norge og Sverige indbefatter ikke den hele Import derfra, da i Mangel af direkte Kommunikationer mange Varer kom derfra over England og Tyskland.

Udførselen udgjorde af Varer Rs. 378 594 093 og af Mynt 16 828 786. Mod 1890 er en Nedgang i Udførselen af Varer af Rs. 15 474 895. Intet opgives som udført til Norge, og til Sverige for Rs. 251 900.

I Bilag C gives en Oversigt over de vigtigste Indførselsartikler, og de Lande, hvorfra disse er indført. Heriblandt kan nævnes:

Kemiske Artikler Rs. 571 241, hvoraf fra Storbritanien for 499 415, Østerrige 1 146, Belgien 5 257, Frankrige 15 902, Tyskland 26 901, Italien 1 217, Norge 1 350, Egypten 30, forenede Stater 2 755, Aden 4 668, Arabien 11 676, Straits settlements 944.

Stentøi (og Plet) Rs. 5 276 255, hvoraf fra Storbritanien for 4 251 236, Østerrige 283 207, Belgien 231 100, Frankrige 74 371, Tydskland 352 725, Italien 14 648, forenede Stater 25 457, Straits settlements 11 399, Norge 1 306.

Fyrstikker for Rs. 897 040, deraf fra Storbritanien for 451 829, Østerrige 83, Belgien 9 366, Tyskland 238 415, Italien 200, Norge 172 254, Sverige 24 304, China og Hongkong 135, Straits settlements 450.

Skrivpapir og Konvolutter for 935 649, hvoraf fra Storbritanien for 518 345, Østerrige 317 874, Belgien 89 363, Frankrige 2 618, Tyskland 49 167, Egypten 7 838, Japan 225, Straits settlements 160.

Andet Slags Papir for 496 380, deraf fra Storbritanien for 194 955, Østerrige 216 372, Belgien 20 823, Frankrige 208, Tyskland 18 503, Italien 2 520, Sverige 3 039, China (Hongkong) 40 201.

Filler og andet Materiale til Papir for Rs. 70 789, hvoraf fra Storbritanien for 52 150, Belgien 16 622, Sverige 1 957.

Trævarer, forarbejdet for Rs. 54 166, hvoraf fra Storbritanien for 29 119, Norge 6 153, forenede Stater 8 147, Aden 3 864, Arabien 3 024, Hongkong 690, Østerrige 767, Belgien 378, Frankrige 450.

Træmasse for Rs. 14 064, hvoraf fra Storbritanien for 9 634, Norge 2 853, Sverige 1 680.

Træløst: Teak fra Indien og Burma 3 041 769, Siam 277 853, Straits settlements 900.

Andre Slags for 328 128, hvoraf fra Burma for 81 677, Storbritanien 118 564, Østerrige 4 111, Tyskland 25, Italien 1 390, Spanien og Gibraltar 780, Zanzibar 1 234, Straits settlements 120 347.

Søm, Spiger og Skruer for Rs. 385 883, deraf fra Storbritanien for 271 485, Belgien 69 932, Norge 43 116, forenede Stater 1 350. Priserne for norske Søm gik ned fra 12 sh. 6 d til 10 sh. 9 d, men er nu gaaet op til 11 sh. 9 d pr. Cwt.

Papir. Indførselen af de forskjellige Slags Papir er meget betydelig, og i visse Kvaliteter, som Tryk-, Post- og Foolscap-Papir, spiller Østerrige den største Rolle, medens England leverer meget af finere Sorter. Den eneste Sort, der hidtil indføres fra Sverige og Norge, er det brune Pakpapir, dog ikke i stor Udstrækning; Priserne varierede fra 12 til 13 sh. pr. Cwt. I det sidste er noget Postpapir indført og solgt, saavidt vides til 7 d pr. Ris à lbs. 4 $\frac{1}{2}$ .

Af Træmasse opgives indført fra Norge Rs. 2 850 af en Totalimport af Rs. 14 164, men jeg tror at Beløbet ikke er ganske korrekt opgivet, da det er meddelt mig, at en Papirfabrik paa denne Kant af Indien bruger indtil 600 Tons aarlig, hvoraf omtrent en Fjerdedel indføres fra Sverige og Norge. Kvaliteterne er brun, naturligfarvet Træmasse, der sælges til £ 6—£ 6. 10. pr. Ton og bleget Sulfit til £ 15. 15.—£ 17. 10. pr. Ton.

Træløst. De Træsarter, der indføres til Bombay, er især Teak fra Burma og Siam, Jungle Træ og andre Slags haardt Træ fra Burma og Malabarkysten. Naaletræ, der ikke benyttes til varige Arbejder, indføres i stor Udstrækning fra Amerika, Sverige, Norge og Østerrige. Totalbeløbet af Indførselen var Tons 75 076, Værdi Rs. 33 648 650, hvoraf Hovedmængden Teak. Indførselen fra Norge var ca. 300 Tons Tagbord til £ 4 pr. Ton, og fra Sverige 1 200 Tons Do. til £ 4. 1. 3 og 300 Tons Planker til £ 3. 15. Den norske Indførsel kom via Hamburg, og den svenske via Hull. Kvantiteten maa ansees meget tilfredsstillende, da denne Slags Træløst ikke benyttes meget paa Grund af de hvide Myrer, som ødelægger den..

Træhuse. Hr. Einar Rolfsen har indført og udstiller endnu et i Norge bygget Træhus, og Hr. de Bildt fik et ud fra Sverige, der blev solgt,

men det er endnu vanskeligt at udtale noget om, hvorvidt disse Huse vil finde Bifald her, da det er en ny Ting, og de Indfødte først vil se, hvorvidt de kan staa sig mod Klimatet; heraf vil det afhænge, om nogen større Forretning kan foregaa heri.

Fyrstikker. Konkurrencen med Tyskland, især i Sikkerhedsstikker, tiltager, dog ikke i stor Udstrækning; Priserne for disse er en Smule lavere end de svenske og norske. „Fändsticker“ er dog væsentlig i Hænderne paa de svenske og norske Exportører. I Fyrstikker saavel som i Papir spekulerede nogle indfødte Firmaer forrige Aar, men da de selv ikke var inde i denne Forretning, maatte de senere sælge med Tab til de virkelige Handlende, der saaledes nogen Tid blev uafhængige af det europæiske Marked.

Den direkte Indførsel fra Norge opgives til Følgende: Fyrstikker Rs. 172 254, Jern Cwt. 4 588, Rs. 43 866, alle andre Varer: Raa-stoffe Rs. 2 850, Fabrikater Rs. 8 788, ialt Rs. 227 758. Disse Tal er dog, som nævnt, ikke nøiagtige.

Indførsel i Almindelighed. Indførselsmarkedets Tilstand er meget slet paa Grund af det store Fald i Sølvkursen, og næsten alle Importører har meget vanskeligt for at faa de Indfødte til at modtage deres Varer. Det stadige Kursfald virker ogsaa meget haardt paa de Indfødte selv, da de i Mellemtiden mellem Bestillingen og Modtagelsen af Varerne finder, at de i Stedet for at vinde Udbytte lider et Tab, der ved Omsætningen af Rupees til Guld kan blive betydeligt. Det modsatte er Tilfældet med de Indfødte, der driver Exportaffærer. Exporten fra Bombay tog et uhyre Omfang i 1891. Artikler som Hvede og Frø kunde alene paa Grund af den lave Sølvkurs udføres i saa store Kvantiteter.

Bomuld. Heraf udskibedes fra Bombay 1 028 417 Baller mod 1 439 923 i 1890. Nedgangen er bevirket ved daarlig Høst paa Grund af forlidet Regn under S. W. Monsunen. Af Udførselen gik til Liverpool 95 502 Baller, Havre 86 148, Triest 174 617, London 4 583, Venedig 57 145, Genua 108 349, Antwerpen 180 349, Marseille 9 774, Leghorn 2 110, Neapel 12 942, Barcelona 17 350, Dunkerque 53 711, Odessa 13 170, Hamburg 179 619, Piræus 1 290, Bremen 10 017, Gøteborg 2 350, Gent 18 350, Norrkøping 200, Nykøping 200, Christiania 100, Stockholm 200, Hull 220, Amsterdam 108.

De fornemste Afskibere var Gaddum Bythell & Co. 206 515 Baller, Ralli Brothers 157 994, Volkart Brothers 123 952, F. Sanquet & Co. 65 641, Lyon & Co. 56 496, Glade & Co. 54 533, E. Spinner & Co. 56 777, George Lockhard & Co. 47 381, Bombay Co. Ld 39 441, A. Blascheck & Co. 37 643, Dürst & Co. 26 694, Ernthausen & Co. 23 710, Thos H. Moore & Co. 21 733, David Sassoon & Co. 20 939, Killick Mixon & Co. 18 412, A. Sabapathy & Co. 14 313, Tod Durant & Co. 11 451, E. D. Sassoon & Co. 2 058, Bushley & Co. 500, Diverse europæiske Afskibere 32 966, Do. indfødte 8 668.

Al den nævnte Bomuld er udført til Europa, men derhos gaar ogsaa meget til Fabrikerne her, samt til Japan, hvor flere Spindier er opførte. Af Udførselen til Sverige og Norge er kun en ringe Mængde gaaet direkte, medens det meste som sædvanlig gaar via Hull. Blandt andre Industriartikler, der udføres fra Bombay, er Garn og Tøier fra Spindierne her. Alt Garn udføres til China, og en liden Del til Japan, Tøjerne til den

persiske Bugt, Afrikas og Arabiens Kyster. Paa Øen Bombay var der i 1891 67 Spinderier med 1 909 123 Spindler og 14 347 Vævstole, der i Gjennemsnit sysselsatte daglig 61 981 Personer og brugte 762 562 Baller Bomuld. I andre Dele af Bombays Præsidentskab var der 24 med 451 047 Spindler og 4 140 Vævstole, 16 140 Arbeidere og med Konsumtion af 130 518 Baller. Disse Tal vidne for sig selv om den store Udvikling af denne Industri, der konkurrerer heldig med Manchester. Foruden billigt Arbeide, Bomuld og Kul har Fabrikerne stor Fordel af Sølvmyntfoden, der stiller dem i en meget gunstig Stilling ligeoverfor de Lande, som China etc., hvor Sølv er legalt Betalingsmiddel.

Af andre Industrier er der i Bombay et Silke-manufacturselskab; ligesaa fabrikeres Olie, Sæbe, Papir foruden andre mindre Industrier.

Af andre Stoffe udførtes: Hvede 665 541 Tons à 20 Cwt., Linfrø 238 687, Tealfrø 62 464, Rapsfrø 73 140, Kastorfrø 33 430, Nigerfrø 1 209, Valmuefrø 18 263, Ground Nuts 62 023, Myrabolams 24 302, Mowrablomst 82, Mowrafrø 4 105, Bone Mill 12 603, knuste Ben 1 801, Jowari 23 341, Bønner 1 257, Mais 788.

Udskiberne var følgende: Ralli Brothers Tons 358 378, E. D. Sassoon 140 367, Killis Nixon & Co. 107 813, J. C. Bushley & Co. 47 078, Lyon & Co. 43 427, Sanday & Co. 45 852, David Sassoon & Co. 56 254, John Fachiri 48 287, Bombay Co. Ld 36 571, F. L. Battliboy & Co. 50 550, Finley Muir & Co. 33 725, A. Blascheck & Co. 34 185, Ernthausen & Co. 27 051, E. Spinner & Co. 26 272, Volkart Brothers 16 637, Beyts Craig & Co. 20 145, Tod Durant & Co. 12 613, Stark Winkler & Co. 10 433, William Bell & Co. 14 533, G. Harjiivandars 6 705, Tyabjee & Co. 7 353, Croft Wells & Co. 5 793, R. Cadurbhuy & Co. 6 286, U. R. Latham & Co. 8 244, W. A. Graham & Co. 2 946, diverse europæiske Afskibere 4 548, Do. indiske 51 070.

Handelshuse i Bombay. Nogle af de i ovennævnte Fortegnelse nævnte Huse, samt endel andre, eksisterer ikke længere i Bombay. Følgende er nemlig falleret: B. & A. Hermarjee, I. C. Bushley & Co., William Bell & Co., F. L. Battliboy & Co., Stark Winkler & Co., Beyts Craig & Co. og the New Oriental Banking Corporation, medens Tod Durant & Co. er under Likvidation og Croft Wells & Co. sandsynligvis vil likvidere. Dette viser tydelig, at Forretningerne i Bombay langt fra har været tilfredsstillende, da saa mange Huse har likvideret eller gaet fallit. Dette skyldes dels Kursernes Vexlen og dels daarlige Spekulationer. Heldigvis er de to nationale Huse, Einar Rolfsen & Co. fra Norge og Gillis de Bildt fra Sverige, i en god Stilling under Hensyn til Importens Stilling. Foruden i Bombay er Hr. Rolfsen, saavidt vides, sysselsat i Handelen med Huder i Calcutta. Hr. Bildt, Agent for Exportforeningen og de svenske Jernfirmaer, gjør en god og stor Forretning for sine Mandanter, der vistnok ikke havde kunnet faa en mere virksom, intelligent og arbeidsom Mand til at styre sine Affærer. Hr. Bildt gjør derhos gode Forretninger i Trælast, Papir, Stentøi, Knivarbeide etc. En stor Ophjælp af skandinavisk Handel vilde være Oprettelse af en Dampskibslinie forbindende regelmæssig Sverige og Norge med Bombay. Det nuværende System, at operere enten via Hull eller Hamburg, medfører store Vanskeligheder og Udgifter, da Ladningerne maa omlastes, hvorved de lider og desuden paadrager forøgede Udgifter. Jeg har omtalt dette i min sidste Rapport, og naar jeg atter omtaler det, er det fordi det efter min Mening vil hjælpe meget baade paa Norges og

Sveriges Handel og Skibsfart. Det kunde maaske synes underligt, at jeg anbefaler en Dampskibslinie under Fragtmarkedets nuværende daarlige Tilstand, da Fragterne fra England til Bombay staar i ca. 7 sh. og fra Bombay til England i ca. 12 sh. 6 d pr. Ton, hvorfor en stor Del Dampskibe, ialt over 500 000 Tons, er oplagt i forskjellige engelske Havne, da de ikke kan seile for disse Fragter uden at tabe Penge, idet de heraf skal erlægge høie Kanalafgifter baade frem og tilbage. Uagtet denne trykkede Tilstand tror jeg, at det vilde være en meget god Ting for Sverige og Norge at oprette en regelmæssig Dampskibslinie til Bombay. Netop nu vilde det paa Grund af de daarlige Tider være Øieblikket at erhverve Dampskibe til meget lav Pris.

Skibene bør være store Staallastebaade med økonomiske triple expansion Maskiner, liden Besætning og i det Hele drevet i den mest økonomiske merkantile Stil samt førende store Ladninger, f. Ex. ca. 7 000 Tons à 40 Kubikfod. Det kan ikke ventes at de skulde faa fuld Ladning enten fra Gøteborg eller Christiania eller andre svenske eller norske Havne, men uden at deviere fra Reisen kunde de uden megen Vanskelighed supplere Ladningen i Hamburg eller Antwerpen, eller hvis det passede bedre, kunde de tage Kul fra Cardiff. For Returen gjælder det samme, og skjøndt Fragtmarkedet nu er saa daarligt, er der ingen Tvivl om, at en Forbedring snart vil finde Sted. I ethvert Fald vilde Dampskibe bestilt til de nuværende lave Priser være billigere end de fleste Dampskibe, der nu er paa Søen, og derfor vilde de kunne drives fordelagtig selv til lave Fragtsatser. Men for at Linien skal lykkes vilde Statens Bistand, ialfald for nogen Tid, udkræves, enten i Form af Erlæggelse af Kanalafgifterne eller ved en moderat Understøttelse for at give en Slags Sikkerhed for det Hus eller Selskab der vilde sætte Foretagendet igang. Naar Folk kunde stole paa nogen saadan Understøttelse, vilde de sikkerlig ikke undlade at anbringe Penge i Foretagendet.

Befolkningen i Indien udviser efter Tællingen i 1891 280 Mill. mod 252 i 1881. Af Tilvæksten betegnes 5 Mill. det nye annekterede Distrikt Burmah, Resten, 23 Mill., er en Tilvæxt af 1 % aarlig. Bombays Befolkning var 821 763, hvoraf Hinduer 543 276, Muselmænd 155 247, Jainse 25 225, Christne 45 310, Parsees 47 458, Jøder 5 021. Den europæiske Befolkning er ca. 10 000. I 1881 var Folkemængden 773 196, i 1662, da Bombay blev britisk Besiddelse, 10 000, og i 1710 16 000.

Skibsfart. Der ankom med Ladning 324 Seilskibe, dr. 46 232 Tons og 624 Dampskibe, 1 107 698 Tons, og i Ballast 3 Seilsk., 279 T., 19 Dampsk., 29 748 T., ialt 970 dr. 1 183 957 T.

Der afgik med Ladning 331 Seilskibe, 36 034 T., 504 Dampskibe, 889 002 T. I Ballast 5 Seilsk., 720 T., 25 Dampsk., 39 606 T., ialt 865 dr. 965 362 T.

Via Suezkanalen ankom 393 Dampskibe dr. 789 721 T. og afgik 301 Dampskibe dr. 603 401 T.

**J. Jani.**

## Budapest.

*Aarsberetning dateret 9de Mai 1892.*

I Ungarns Handelsforhold til de forenede Riger indtraadte heller ikke i 1891 nogen Forandring. Min Kundskab til disse Forhold kan jeg dog kun udlede af egne Iagttagelser, da de statistiske Opgaver ikke indeholder nogen Oplysning om Handelen med disse Lande. Af de fornemste Artikler, der indføres til Ungarn, kan nævnes Hvaltran fra Norge, samt i ubetydelige Kvantiteter Fyrstikker, Hesteskosøm og fine Staalvarer. Exporten fra Ungarn til de forenede Riger overstiger betydelig Importen. Især udførtes der i 1891 temmelig meget af tørrede Blommer, og ogsaa i Bønner skal Handelen have været større end sædvanlig. Mel, Faareuld, Sengefjær, Vin og Cognac antages udført i det sædvanlige Omfang.

For Ungarns økonomiske Udvikling i Almindelighed kan Aaret 1891 betegnes som et videre Fremskridtsaar. Vareomsætningen var temmelig stor, Høsten vistnok kun middels, men de usædvanlig høie Kornpriser forøgede dens Værdi. Industrien udviklede sig og Børsen viste i Modsætning til Udlandet mere Kursavance end Nedgang. Derhos viser ogsaa Aaret 1891 store principielle Fremskridt paa de finansielle, Handels- og handelspolitiske Gebeter. Skatteindtægterne var tilfredsstillende. Budgettet for 1892 udviser Udgift 395 341 000 Gulden og Indtægt 395 353 000. Denne Ligevægt er saameget mere bemærkelig, som Militæruddgifterne er tiltaget betydelig. Den store Regalieaflysning afsluttedes; indbefattet de ærariske Regalierettigheder fastsattes en Sum af 228 $\frac{1}{3}$  Mill. Gulden som Indløsning for „Schanke recht“ i Ungarn og for Kroatien 16 $\frac{1}{2}$  Mill. Gulden. Spørgsmaalet om Valutareguleringen er skredet videre frem og vil i dette Aar antagelig blive Gjenstand for legislative Forhandlinger. Reguleringen vil sandsynligvis gennemføres paa Basis af den rene Guldmyntfod og Guldet erhverves ved et Laan. Det ungarske Finantsministerium begyndte allerede i 1891 at anskaffe Guld. Dette gennemførtes i Stilhed med Undgaelse af enhver Foruroiligelse af Guldmarkedet, og Beholdningen skal allerede være 50 Mill. Guldgylden.

Paa Trafikvæsenets Omraade er betydeligt opnaet. Den saakaldte Zonetarif for Persontrafik har ogsaa vist sig brugbar i 1891, og Opgaverne for de 2 Aar udviser en Merebefordring af 2.1 Mill. Personer, en Merindtægt af 5.6 Mill. Gulden og en Merudgift af 1.5 Mill. Med den nye Lokaltarif for Varetransport havde de ungarske Statsbaner mindre Held. Ogsaa denne medførte en Forenkling af Satserne og en temmelig stor Moderation deraf, saa at trods Trafikens Tilvæxt var det finansielle Udbytte ikke tilfredsstillende. Dog kan det antages, at Billiggjørelse af Transportudgifterne vil have en gunstig Indflydelse paa Forretningsforholdene i det Hele. Derhos fuldførtes ogsaa Omdannelsen af det Øster-Ung. Lloyd fra et fælles til et rent østerrigsk Foretagende. Den ungarske Regjerings hidtilværende Subvention til dette Skibsfartsselskab er overført til det ungarske Selskab „Adria“, hvorved den ungarske Regjering har faaet en egen Faktor til at indvirke paa Ophjælpelsen af Søfarten, særlig Fiumes. Kontrakten med „Adria“ har en Varighed af 20 Aar, og Subventionen er for denne Tid fastsat til 570 000 Gulden aarlig. Den indeholder Fastsættelse af de paa

21 Ruter fordelte Farter og Forpligtelser til Forøgelse af Materiel, om Tarifer, Militærtransporter m. M.

Af væsentlig Betydning er Statens Overtagelse af det oester-ung. Statsjernbaneselskabs ungarske Linier, 1 600 Kilometer, der gennemskjærer hele Ungarn og er af største Betydning for Handelen uden- og indenlands. Hermed er de i 1880 begyndte Overtagelsesforetagender fra Statens Side saa at sige afsluttet. Med Undtagelse af Sydbanen behersker nu de kgl. ungarske Statsbaner med sit Net af ca. 9 600 Kilometer alt hvad der kommer i Betragtning for Trafiken med Ind- og Udlandet. For disse Linier med tilhørende Driftsmidler betaler Landet det øst-ungarske Statsjernbaneselskab i 75 Aar 9 600 000 Gulden aarlig.

Af handelspolitiske Begivenheder paa det almindelige økonomiske Gebet maa først nævnes Indførelsen af Søndagshvile for Industri- og Fabrikarbeidere. Ved G. A. XIII bestemtes som Grundsætning, at Hvilen begynder senest Søndag Morgen og varer 24 Timer, og af andre Festedage er kun Stefanstag (20de August) Hviledag. Handelsministeren kan dog fastsætte Undtagelser herfra paa Grund af Umulighed af Driftsafbrydelse eller Handelens eller Konsumenternes Behov, eller strategiske eller offentlige Interesser. Disse Undtagelser bestemtes ved Forordninger og er udstrakt til saa mange af de vigtigste Industrier, at Begrebet om almindelig Søndagshvile er bleven rent illusorisk. Det store Publikum følte kun Lovens Byrder, men man har dog nu allerede saa temmelig levet sig ind i den. En videre Fortsættelse paa det økonomiske Gebet med socialpolitisk Tendents er den nye Lov om Understøttelse i Sygdomstilfælde af de i Industrier og Fabriker sysselsatte Personer. Efter denne Lov maa Enhver, som er beskjæftiget i Industri, Bergværk, Bygningsforetagender, Baner, Post, Telegraf, Telefon, Skibsfart, Skibsbyggeri, Fragtforretning, Magasiner, Kjælderforretning med mindre end fl 4 i daglig Løn, samt Lærlinge og Praktikanter, tilhøre en Sygekasse. Loven fastsætter Understøttelsespligten, Bidragene, Betalingspligten, Sygekassernes Slags og Regler og Myndighedernes Competence.

Ved G A XVIII er Inddragelsen af Fiumes Frihavnsgebet i det oester-ungarske Toldgebet nærmere ordnet, og samtidig lignende bestemt for Triests Vedkommende. Nye Regler er fastsat for Bestemmelse af Handelsskibes Rumindhold.

Toldkrigen med Rumænien der har foraarsaget begge Staters økonomiske Interesser saa megen Skade, endte i det forløbne Aar efter næsten 8 Aars Varighed. Som Følge af Tilstaaelse af Mestbegunstigelse til vore Skibe og Varer blev nemlig ved Forordning af 16de Juli fastsat Ophør af Kamptolden og Tillægstolden samt af endel Indskrænkninger af Samfærdselen med Rumænien. Den almindelige Toldtarif traadte i Kraft med Undtagelse af Ind- og Gjennemførsel af Hornkvæg; det sidste grundedes dels paa Hensyn til Veterinærpolitiet, dels ogsaa paa handelspolitiske Aarsager.

Af stor, om end ikke som Mange mene, epokegjørende, Betydning var Handelstraktaterne og Veterinærkonventionerne med Tyskland, Italien og Schweiz, der samtidig traadte i Kraft den 1ste Februar 1892. Den ungarske Legislatur accepterede disse Traktater næsten uden Opposition, men uden deraf at vente store Omvæltninger eller betydelige Fordele. Nedsættelse af den tyske Korntold og Told paa andre Raaprodukter ansaaes vistnok som en Opnaaelse, men Virkningen heraf svækkedes betydeligt af den Omstændighed, at de fleste Produktionslande ligeledes bliver delagtige i denne Fordel. Den største Betydning for Ungarn har vel Veterinær-

konventionen med Tyskland, der yder Exporten af Hornkvæg en sikker og ikke af alle Mellemtilfælde paavirket Grundvold. I det Hele erkjender man som Hovedfordelen ved alle disse Traktater, at de, ikke alene for de nedsatte, men ogsaa for de uforandrede Toldsatser, binder Tarifen for 12 Aar og derved sikrer Handel og Omsætning en Stabilitet, som kun kan være til dens Fordel.

Kornhøsten i 1891 var, som nævnt, kun middels. Efter Opgaver, der dog ikke er endelige, udgjorde Høsten i Millioner Metercentner (100 Kg.):

	1891.	1890.	1889.	1888.
Hvede . . .	36.45	41.12	25.24	37.83
Rug . . .	9.63	12.78	9.24	10.61
Blandkorn . .	1.59	1.89	1.45	2.04
Byg . . .	12.31	12.07	7.70	10.22
Havre . . .	10.35	8.22	6.67	8.72
Raps . . .	0.38	0.82	0.29	0.53

Maishøsten var særdeles god og udgjorde ca. 35 Mill. MCTR. Dyrkning af Sukkerroer er væsentlig tiltaget i Betydning ved de nu med fuld Kraft arbejdende, nylig oprettede store Fabriker i Ungarn, og Udbyttet vil beløbe sig til 12—13 Mill. MCTR.

For Poteter var det forløbne Aar et af de ugunstigste. Udbyttet var neppe 8—9 Mill MCTR. mod i 1890 18,6 Mill. Af Tobak opgives Udbyttet til ca. 1 Mill. MCTR. Dyrkning af Ris indtager ogsaa efterhaanden en Plads i vor Dyrkning af Planter. Vindyrkningen led i Aaret ikke alene af Følgerne af Phylloxeraens Ødelæggelser, men ogsaa ved Invasionen af Peronospora. Naar man ikke i Tide besprøjtede Rankerne med en Kobbervitriolopløsning, blev hele Udbyttet ødelagt eller ialfald betydelig forringet og Kvaliteten fordærvet. Den ved disse to Sygdomme paa Druerne forarsagede Krise tiltog stedse i Omfang. Der viste sig ogsaa en Mangel paa Vin svarende til Vinens hurtige Fordyrelse. For Vine, der i 1890 solgtes til fl. 4—8 pr. Hektoliter, fik man i 1890 fl. 14—20. Agerbrugsministeriet maatte træffe vigtige Forføjninger til at møde disse Onder. Svovlkulstof blev overladt til de nødlidende Kommuner, Udbredelsen af amerikanske Druer lettetes, ligesaa understøttedes Beplantning af Sandbund, der har vist sig immun mod Phylloxera. Forstvæsenet er saatsige ganske i Hænderne paa Staten, der planmæssig søger at hæve denne Gren af Landvæsenet. Især understøttes og prisbelønnes nye Skov anlæg. For Kvægdriften har Tilstedelsen af Udførsel af Hornkvæg til Tyskland været glædelig, skjøndt Følgerne kun vil vise sig om nogen Tid. Sundhedstilstanden blandt Dyrene var ikke gunstig. Lungesygdommen lader sig ikke udrydde, og der forberedes Lovforholdsregler, som Statens Overtagelse af Dyr lægevæsenet og Erstatning for nedslagtede Dyr.

Betydelige Prisfluktuationer fandt Sted for Korn, Spiritus, Vin, delvis ogsaa Sukker. Handelen med Manufakturvarer forløb roligt, skjøndt Incassoforholdene og Procenten af tvivlsomme Fordringer lod Meget tilbage at ønske. Håndelen tiltager i Bevægelse, og især mangler det ikke paa Anstrængelser for at vinde nye Afsætningsgebet i Orienten, hvilke energisk støttes af vor Handelsminister.

Af de enkelte Forretningsgrene, der er af Vigtighed for Handelen med de forenede Riger, maa nævnes Kornhandelen. Skjøndt Høsten kun var middelmaadig, blev Exporten paa Grund af slet Høst i de europæiske



Konsumlande normal. Udførselen var i 1 000 Metercentner: Hvede 6 491 (1890, 7 411), Rug 2 292 (1890, 1 770), Byg 2 571 (1890, 3 806), Havre 1 235 (1890, 1 014), Mel 4 809 (1890, 4 535).

Ogsaa Udførselen af Mais, hvoraf Høsten var udmærket, var betydelig. Prisfluktuationerne var hele Aaret store, og viste som endeligt Resultat store Avancer, der bragte Priserne paa de fleste Kornsorter op paa et længe uopnaaet Niveau. Hvede bevægede sig fra ca. fl. 7.75 til 11.50 pr. 100 Kg. ab Budapest, Rug i god Kvalitet fra fl. 7.25 til 10.75, Byg i underordnet do. fl. 6—7, bedre til fl. 10, Havre fl. 5.50—7.50. Af Hvede indførtes adskilligt fra Serbien og Rumænien. Melforretningen var for den indenlandske Afsætning temmelig tilfredsstillende, og Priserne gik stærkt op. Derimod var paa Grund af de høje Priser Udførselen til Vest og Brasilien vanskelig og opretholdtes kun med store Offere, da amerikansk Mel konkurrerede stærkt med ungarsk. Priserne var for fineste Mel fl. 14.60—18.60, Middelsorter 12.50—16.80, sort 7—9.50, Klid 4.30—6.

Forretningen i Bælgfrugter, især Bønner, var tilfredsstillende. Efter den rige Bønnehøst (ca. 1 Mill. Mtr. Ctr.) tog Exporten stort Omfang, da Høsten i Vesteuropa var ugunstig. Følgende Priser noteredes: Store Bønner fl. 6.75—8.50, Dvergbønner 8.25—10.50, Lindser 10.75—16, Erter 9—14.50, Hirse 5.75—7.90, Hampefrø 9.50—13.50.

Blommemforretningen var normal, men i 2det Halvaar aftog Exporten til Nordamerika meget paa Grund af stor Høst i Kalifornien og Toldforhøielse ved Mc. Kinley Billen. I Bosnien var Høsten god middels, i Serbien mindre god. Ungarn selv havde kun Lidet. Priserne var faldende, før Høsten fl. 26—30, senere for ny Vare fl. 16—21½.

Uldforretningen frembød i Aaret et temmelig trøstesløst Billede Misforholdet mellem Produktion og Konsumtionsevne tiltog, da Uld-navliges Kamgarnsindustrien, ved Forhøielsen af Tolden i Nordamerika, de politiske og finantsielle Kriser i Sydamerika og den slette Høst i Europa led megen Skade. Som Følge heraf var Forretninggangen slæbende og Priserne faldende, indtil de, især for Kamuld, naaede et saa lavt Niveau, at Faareavlens Rentabilitet syntes tvivlsom. Priserne var for 56 Kg.: For Klædeuld, fin og høifin fl 100—160, middels 70—85, Kamuld, fin 64—75, middels 60—70, Sanduld, middels 44—58, Zigaryauld 50—60, Zackeluld 34—42.

For Pengemarkedet og Værdipapirer betegnede Aaret et yderligere Opsving, hvilket var saa meget glædeligere, som de vestlige Børser oplevede slemme Kriser, hvis Indvirkninger vore Børser kunde yde virksom Modstand. Da vor Regjering allerede i 2 Aar ikke har optaget noget Laan til Stats-husholdningen, steg Kurserne paa alle Statspapirer. Ogsaa for andre Værdipapirer, især Industriforetagender, har der fundet en Stigning af Kurserne Sted. Følgende Kurser er noteret i de sidste 4 Aar:

	1888.	1889.	1890.	1891.
4 % ung. Guldrente . . . . .	102.40	101.30	103.00	107.10
5 % Papirrente . . . . .	93.50	98.25	100.30	101.70
4 % Grundentlastungs Obl. . . . .	—	88.25	89.40	91.50
Ung. allg. Creditbank . . . . .	306.50	343.00	359.25	331.75
Ung. Hypothekbank . . . . .	140.00	151.75	160.00	171.50
Commerzialbank . . . . .	738.00	820.00	953.00	1 011.00
Oest-ung. Staatsbahn . . . . .	252.50	228.00	242.00	291.75
Første Ofen-Pest Mølle . . . . .	1 065.00	850.00	1 065.00	1 240.00
Actien Bierbrauerei . . . . .	745.00	930.00	875.00	950.00

	1888.	1889.	1890.	1891.
Ganz & Co. Maschinenfabrik .	1 020.00	1 405.00	1 470.00	1 800.00
Schlick'sche Do.	180.00	235.00	235.00	240.00
Drasch'sche Teglværk . .	244.00	368.00	435.00	522.00
Salgotarjåner Kulbergværk	197 00	433.00	434.00	634.00
Nordung. Do.	116.00	165.00	159.00	166.00

Af nye Anlæg var ikke mange.

I Aarets første Halvdel var Pengebestanden meget flydende, i den anden knappere, ved stigende Behov for Kornkampagnen. Notebankens Rentefod varierede fra 4 % til 5½ % og paa det aabne Marked undertiden ogsaa under dette. Aaret sluttede i behagelig Stemning med gode Udsigter for det næste. Foruroligende politiske Momenter syntes ikke at foreligge.

S. Altschul.

## Lübeck.

*Indberetning dateret 25de Juli 1892.\*)*

Som Tillæg til Aarsberetningen for 1891 har jeg den Ære at meddele følgende Opgave over Handels- og Søfartsforholdene i **Kiel**:

Der ankom til Havnen i 1891 følgende Antal Skibe:

### Seilskibe:

	1891.		1890.		1889.	
	Antal.	Kbm.	Antal.	Kbm.	Antal.	Kbm.
Tyske . .	1 533	118 282	1 668	126 760	1 570	124 631
Svenske . .	192	62 029	239	73 939	313	103 872
Norske . .	13	6 731	12	4 239	23	5 574
Danske . . .	672	61 090	1 040	86 711	1 354	118 518
Russiske . . .	46	27 336	44	23 683	50	28 787
Engelske . .	8	2 480	9	2 738	8	2 739
Andre . . . .	9	3 185	26	7 453	18	5 164
Tilsammen	2 473	281 133	3 038	325 523	3 336	389 285

### Dampskibe:

	1891.		1890.		1889.	
	Antal.	Kbm.	Antal.	Kbm.	Antal.	Kbm.
Tyske .	1 391	675 617	1 334	509 164	1 359	753 176
Svenske	156	103 467	130	85 979	86	45 663
Norske	3	6 749	2	2 469	3	2 923
Danske .	853	494 428	750	510 179	531	440 184
Russiske .	14	9 323	9	3 780	27	9 612
Engelske .	65	168 253	69	180 575	84	206 517
Andre . . . .	—	—	—	—	9	5 306
Tilsammen	2 482	1 457 837	2 294	1 372 146	2 092	2 283 381

\*) Se No. 2 pag. 27.

Fra Norge ankom til Kiel: Seilskibe, 1891, 4, 625 Kbm., 1890, 14, 2 331 Kbm., 1889, 11, 2 329 Kbm., Dampskibe 1891 Ingen, 1890, 1, 375 Kbm., 1889, 1 738 Kbm.

Der afgik til Norge: Seilskibe, 1891, 13, 4 271 Kbm., 1890 18, 5 302 Kbm., 1889 16, 4 555 Kbm., Dampskibe, 1891, 3, 5 868 Kbm., 1890 6, 9 136 Kbm., 1889, 5, 5 145 Kbm.

I den ved Swentines Udløb i Kielerbugten liggende By Neumühlen med den største Vand- og Dampmølle paa det europæiske Fastland og egen Toldstation indklarerede 328 Seilskibe dr. 24 530 Kbm. og 82 Dampskibe dr. 108 485 Kbm. Af disse ankom fra Norge 1 Dampskib dr. 1 198 Kbm.; til norske Havne afgik 1 Seilskib paa 128 Kbm. og 18 Dampskibe paa 22 331 Kbm.

Til Kiel og Neumühlen tilsammen ankom i 1891 5 365 Fartøier paa 1 871 985, og derfra afgik 5 362 paa 1 904 848 Kbm.

Kiels Søfart var (ankomne og afgaaede Seil- og Dampskibe): 1891, 9 853 dr. 3 489 318 Kbm., 1890, 10 626, 3 383 940 Kbm., 1889, 10 844, 3 357 380 Kbm. Indehavende Last var i 1891 1 092 297, 1890 1 041 713, 1889 1 095 635 Kbm. Sammenlignet med 1890 viser saaledes Aaret en Nedgang i Antal af 7 %, hvorimod Drægtighed og indehavende Last viste en Tilvæxt af resp. 3 % og 4 %. For Seilskibene var Nedgangen 19 % i Antal, 12 % i Drægtighed og 13 % i indehavende Last; for Dampskibene derimod Forøgelsen resp. 8 %, 7 % og 14 %.

Trafiken med Danmark viste i Aaret en Nedgang af 12 % i Antal Skibe og 6 % i Drægtigheden, hvorimod Forholdet af optaget Skiberum viste en Tilvæxt af 8 %. Ved Dampskibstrafiken viste Antallet Skibe en Forøgelse af 6 % og indehavende Last af 34 %, men Drægtigheden en Nedgang af 4 %. For Seilskibene var Nedgangen overordentlig stærk, nemlig 50 % i Antal, 48 % i Drægtighed og 55 % i indehavende Last.

I Forbindelsen med Sverige var en Nedgang af 10 % i Fartøiernes Antal og 12 % i indehavende Last, hvorimod Drægtigheden steg med 1 %. Nedgangen falder alene paa Seilskibene, medens for Dampskibene Tilvæksten var resp. 16 %, 13 % og 7 %.

Ogsaa Trafiken med Norge, der aldrig er ret betydelig, viser i Mod-sætning til 1890 en Tilbagegang saavel for Damp- som Seilskibe.

Derimod var der en ikke ubetydelig Forøgelse i Forbindelse med Rusland, nemlig for Dampskibe i Antal 53 %, i Drægtighed 52 % og i indehavende Last 9 %, og for Seilskibe resp. 7 %, 27 % og 17 %. Trafiken med Storbritanien, der hovedsagelig sker med Dampskibe, var i Stigende, nemlig med 5 % i Antal, 6 % i Drægtighed og 16 % i indehavende Last for Dampskibe. Forøgelsen var dog blot for ankommende Skibe, hvorimod de afgaaede udviste en Tilbagegang.

Lastet var i Aaret gjennemsnitlig af ankommene og afgaaede Skibe 52.8 % af hele Drægtigheden af Seilskibe, og 27½ % af Dampskibe.

Søfarten var kun hindret fra 5te Januar til 3die Februar.

Den store Forretningsvirksomhed i Kiel er hovedsagelig begrændset til Trævarer, Stenkul, Korn og Smør.

## Af Trævarer indførtes:

	1891.	1890.	1889.
Fra Sverige	49 236 Kbm.	56 443 Kbm.	62 556 Kbm.
- Norge . . . . .	1 029 —	797 —	221 —
- Finland og Rusland	29 127 —	24 288 —	21 478 —
- de gamle preussiske Provindser . . . . .	48 883 —	45 787 —	47 840 —
- andre Havne . . . . .	2 848 —	3 897 —	3 968 —
Tilsammen	131 123 Kbm.	131 212 Kbm.	162 531 Kbm.

Stemningen paa Trælastmarkedet var mattere end i 1890 og Tilliden til den private Foretagsomhed mindre paa Grund af Overspekulation i Bygningsforetagender. Hertil kom om Høsten en Stigning af ca. 10 % i Importpriserne, hvorved Omsætningen blev lidet lønnende. Forhøiet Rente-fod i Hypothekanstalterne og Mangel paa for Trælasthandelen billige Jern-baneforbindelser mod Vest og Syd bidrog ogsaa til at indskrænke Transak-tionerne. Ogsaa i indeværende Aar er Kiels Trælastmarked flaut. Importen skeede hovedsagelig med Seilskibe og Fragterne var fra Sødra Botten 21—25 Rm. pr. Std., fra Uleåborg 24—28 Rm. og fra Norrbotten Kr. 4½—5 pr. 3½ Kub.fod.

Importen af engelsk Kul var ogsaa i 1891 stigende og var 245 974 046 Kg. Forøgelsen mod 1890 var omtrent 16 %. Af hele Indførselen kom 197 000 Tons fra Skotland, 36 000 fra England og 13 000 fra Wales. Den foregik med 190 Dampskibe og 1 norsk Seilskib. Af Dampskibe var 116 tyske, 60 engelske og 14 danske. Fragterne var meget trykkede og no-teredes pr. Keel:

	ab Newcastle.	ab Firth of Forth.
April . . . . .	£ 4½—5½	£ 4½—5
Juli . . . . .	£ 4½—5	£ 4½—5
November . . . . .	£ 5½—6½	£ 5½—6¼

Tilførselen søværts af Kornvarer opgives saaledes: Hvede Kg. 9 044 804, Rug 3 171 678, Byg 5 906 595, Havre 2 888 471, Ærter, Bønner og Vikker 2 677 251, Mel og Gryn 16 204 556.

Samtidig udførtes søværts: Hvede Kg. 10 906 632, Rug Kg. 618 514, Byg Kg. 535 569, Havre Kg. 158 231, Ærter, Bønner og Vikker 305 956, Mel og Gryn 6 592 989.

Kornpriserne var overhovedet fluktuerende, især Rugpriserne. Efterat Rugpriserne var steget om Høsten, indtraadte ved Aarets Slutning et stærkt Prisfald med kjendelige Tab for Importørerne. Indenlandsk Hvede betiu-gede i 1ste Kvartal 185—200 Rm. pr. 1 000 Kg., men var allerede steget til 250 M., da i August et pludseligt Sprang fandt Sted til 280 M. Ny Vare betaltes strax efter Høsten med 200—210 M., i November steg Prisen til 230 M., men faldt mod Aarets Slutning til 210—215 M. Amerikansk Hvede fluktuerede mellem 260 og 235 M. Rugpriserne, som i de første 4 Maaneder af Aaret efterhaanden var gaaet op fra 170 til 200 M. og i Midten af August stod omkring 225 M., steg paa 8 Dage lige til 290 M., men gik snart tilbage til 260 M. For ny indenlandsk Sæderug betaltes strax efter Høsten 220—240 M., for Rug til Forbrug efter Kvalitet 180—200 M. Tyrkisk, fransk, spansk og amerikansk Vare betingede, som værende af væsentlig bedre Kvalitet, 220—250 M. Priserne paa Maltbyg

fluktuerede mellem 174 og 220 M.; ved Aarets Begyndelse betaltes Foderbyg med 145—150 M., senere med 160—175 M., og ved Aarets Slutning med 155—180 M. efter Kvalitet. Havre betingede i Aarets første Kvartal 145—150 M., i Sommermaanederne 170—185 M., i August 190 M. Efter Høsten betaltes for indenlandsk Vare 170—160 M. Foderærter varierede fra 140—185 M.

De ca. 500 Meierier i Provindsen Schleswig—Holstein har næsten ude trængt det saakaldte Bondesmør, der kun undtagelsesvis forekommer som Handelsartikel. En stor Del af det finere Smør udføres over Hamburg til England under Navn af Hamburgsk Factory-Smør, men denne Handel gav forrige Aar lidet tilfredsstillende Resultater. Efter Board of Trade var Indførselen fra Tydskland til Storbritanien 1891, 115 509 Cwt. à ca. 50,80 Kg., 1890, 104 450, 1889, 111 027, 1888, 160 915 Cwt. Gjennemsnitsnoteringerne for Kielersmør 1ste Kvalitet var i de 5 sidste Aar pr. 50 Kg. netto:

	1891	1890	1889	1888	1887
Januar . . . . .	Mk. 113	107	119	103	109
Februar . . . . .	120	110	121	100	100
Mars . . . . .	118	108	115	101	105
April . . . . .	107	103	98	81	90
Mai . . . . .	97	94	100	80	78
Juni . . . . .	91	86	94	88	80
Juli . . . . .	100	86	104	90	95
August . . . . .	106	98	104	92	107
September . . . . .	113	110	106	99	110
Oktober . . . . .	116	114	111	109	118
November . . . . .	125	126	112	106	109
December . . . . .	133	112	111	116	103

Fra Kiel forsendes vedvarende til de transatlantiske Lande større Kvantiteter preserveret Smør i hermetisk tilloddede Blikæsker, skjøndt Konsumenterne klager over, at det tydske Smør lige saa lidt som det danske i Holdbarhed kan sammenlignes med det hollandske eller franske. Uligheden tør bero paa større eller mindre Vandholdighed.

Hele den udenlandske Fiskeimport til Kiel søvært opgives for 1891 til 5 063 256 Kg. mod 5 118 359 Kg. for 1890, 4 671 802 Kg. for 1889 og 2 858 775 Kg. for 1888. Fiskeimporten fra Gøteborg sker hovedsagelig ved Dampskibene „Diana“ og „Flora“, hvilket sidste indsattes ved Aarets Begyndelse. Godstrafiken paa denne Linie skal vise en ikke ubetydelig Tilvæxt.

Fire danske Dampskibe var i Aaret hovedsagelig sysselsat med Importen af Svin, der steg fra 40 835 St. til 78 092. Derhos indførtes fra Danmark 22 263 St. Hornkvæg og Kalve og 1 027 St. Faar, mest med danske Reservedampskibe paa Extrature.

Efter officielle Opgaver havde Kiel i November 1891 72 511 Indvaanere.

Efter Opgave fra det statistiske Bureau i Berlin tiltog Antallet af indregistrerede søgaaende Skibe i de større Havne fra 1ste Januar 1886 til Slutningen af 1891 i følgende Forhold: I Kiel med 84.4 %, Hamburg 61.6 %, Geestemünde 35.6 %, Bremerhafen 24.7 %, Lübeck 23.8 %, Bremen 17 %, Flensburg 5.3 %. I følgende Havne, som mest driver Søfart med Seilskibe, aftog derimod Drægtigheden: I Apenrade

med 68.2  $\%$ , Blankenese 49.4  $\%$ , Stralsund 40.3  $\%$ , Memel 38  $\%$ , Papenburg 36.9  $\%$ , Rostock 19.3  $\%$ , Elsfleth 4.2  $\%$ , Brake 8.2  $\%$ , Stettin 7.6  $\%$ .

Hovedgrunden til Rederirørelsens sørgelige Stilling er naturligvis for stærkt Tilbud af Dampskibe, men som medvirkende Aarsag opgives ogsaa den socialistiske Agitation blandt Søfolkene for trods de lave Fragter at opdrive Hyrerne.

Paa „Howaltswerke“, før „Kieler Schiffswerft“, færdigbyggedes i Aaret 12 Dampskibe paa ialt 6 738 Registertons og 5 022 Hestekræfter, mest for udenlandsk Regning. Ved Begyndelsen af indeværende Aar var under Bygning eller bestilt 15 Skibe paa 6 399 Tons og 3 150 Hestekræfter. Antallet af de ved Værkernes Værfter og Maskinværksteder sysselsatte Arbeidere var i Aaret 1 065 eller noget mindre end i 1890. Bittert klages over Konkurrence fra Storbritanien paa Grund af den der herskende Arbejdsløshed. Germaniaværftet, der selv sysselsætter ca. 1 100 Personer, arbejder mest for den tyske Marines Regning, skjøndt det Keiserlige Værft nu regner ikke mindre end 3 450 Arbeidere.

Kiels Mølleindustri, der hovedsagelig repræsenteres af Baltische Mühlen-gesellschaft og Kieler Mühle, havde i Aaret at kjæmpe med mange Vanskeligheder. I Nordtyskland var indenlandsk Hvede og Rug paa Grund af en regnfuld Sommer af underlegen Beskaffenhed; i Frankrige og Rusland slog Høsten i mange Egne feil, og dertil kom sluttelig det russiske Exportforbud. De høje Kornpriser faldt dog pludselig paa Grund af den uventet stærke Import fra Amerika og Ostindien. Til England, hvor den største Export sædvanlig sker, var hele Aaret Melafsætningen begrændset. Baltische Mühlen-gesellschaft formalede i Forretningsaaret 1890—92 42 913 Tons Hvede og 450 Tons Rug, mod 1890—91 resp. 47 428 og 1 952 Tons, 1889—90, 52 239 og 4 903 Tons, 1888—89, 55 273 og 11 193 T., 1887—88, 54 846 og 9 257, 1886—87, 62 278 og 3 401 T., 1885—86, 70 772 og 1 436. Dividenden var 4  $\%$  mod 3  $\%$  i 1890. Kieler Mühle kunde uddele 6½  $\%$  mod 6  $\%$  i 1890.

For saameget som muligt at drage Fordel af Nord-Ostsee-Kanalen, der ventes at skulle blive aabnet Sommeren 1895, agter man ved Wiker Bucht ved Kanalens Munding i Nærheden af Holtenau at anlægge storartede Kaier, der ved Jernbane skal sættes i Forbindelse med Byen.

#### *Indberetning dateret 1ste September 1892.*

Paa Grundlag af de senest publicerede statistiske Opgaver har jeg den Ære at meddele Følgende om Lübeck's Handel og Søfart i 1891:

Indførselen	opgik til	9 268 865 MCtr.	mod	8 957 967	i 1890
Udførselen	—	5 761 013	—	5 866 664	- —

Omsætningens Værdi beregnes i Aaret til:

Indførselen	270 200 000 Rm.	mod	269 200 000	i 1890
Udførselen	226 000 300	-	233 000 000	- —

Indførselen fra Norge var ubetydelig og indskrænkede sig hovedsagelig til et Parti Rujern paa 231 MCtr. og 61 do. Granit, til opgiven Værdi 8 280 Rm. Importen af norsk Sild foregik som sædvanlig over Hamburg.

Fra Sverige indførtes: Trævarer MCtr. 916 739, Jern, Staal og Blik 71 978, Jernkramvarer 1 269, Fyrstikker 44 521, Fisk 86 659, Ben 1 015, Granit og Teglsten 121 919, Filler og Affald 5 961, Skind 6 484, Papir og Pap 762, Hvede 16, Ærter 405, Havre 198, Tjære 215, diverse 48 594, ialt MCtr. 1 306 735.

Den samlede Export til Norge var kun 2 410 MCtr. til anslaaet Værdi 361 413 Rm. De hovedsageligste Exportartikler var: Smør 348 MCtr., Jern- og Staalvarer 202, Industri- og Kortevarer 53, Farvestofte 34, Garn 16, Glasvarer 9, Humle 12, Ost 120, Manufakturvarer 119, Maskiner og Maskindele 319, Møbler 65, Papir og Pap 66, Frø og Væxter 101, Sæbe 6, Tjære og Beg 549, Vin paa Fad 6, do. paa Flasker 17.

Under Sommeren havde Lübeck regelmæssig Forbindelse med Christiania over Kjøbenhavn hver Tirsdag og Torsdag Kl. 5<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Eftm.

Til Sverige udførtes fra Lübeck: Stenkul og Kokes MCtr. 55 243, Salt 24 732, Kortevarer, Fabrik-, Industri- og Manufakturvarer 30 350, Sukker 2 175, Maskiner og Maskindele 23 139, Jern, Staal og Blik 2 486, diverse Jernvarer 12 533, udenlandske Træsorter 5 795, Olie 2 143, Skind og Huder 5 908, Kaffe 2 127, Tobak og Cigarer 5 245, Gjødningsstofte 7 860, Farver 4 372, Kemikalier 2 142, Frugter 1 490, diverse 70 626, ialt MCtr. 258 366.

Aaret 1891 var for Lübecks Trælasthandel og Træforædlingsindustri mindre ugunstigt end man ved Slutningen af 1890, paa Grund af den trykede Affærsstilling, frygtede. Priserne var for saget Vare i Almindelighed 10 % til 15 % høiere end i 1890. For Spirer betaltes 5—7 pf. pr. Kb.fod mere end det foregaaende Aar. Fra Sverige indførtes af Bord og Planker Kbm. 139 467, og fra Finland og Rusland Kbm. 122 510.

Af firhugget Virke var Importen fra Sverige 9590 Kbm. Den betydeligste Indførsel af Bjelker, Spirer, Jernbanesviller og Lægter sker fra Finland og Rusland, og opgives til 17 619 Kbm.

Paa Landet og i Smaabyerne var Bygningsvirksomheden temmelig livlig; i Hamburg derimod og i de større Stæder fremtraadte Følgerne af Overspekulation i Bygningsvei ved Stilstand og ugunstige Kreditforhold. For Lübecks Trælasthandel er Istandbringelse af en billig Vandforbindelse med Elben et Livsspørgsmaal; kommer ikke denne snart istand, overgaaer Handelen til andre Havne, hvormed Lübeck paa Grund af billigere Arbeidsløn og Transportomkostninger ikke kan konkurrere.

Et usædvanligt stort Tilbud af Arbeidskræfter foranledigede Forening af herværende Trælasthandlere og Dampsageiere til fra 15de Novbr. 1891 til 15de Mai 1892 at nedsætte Lønnen pr. Time fra 35 til 30 pf.; siden gjælder paa ny de gamle Lønningssatser.

Importen af svensk Jern gik tilbage.

Af Tyttebær indskrænkedes Indførselen paa Grund af den regnfulde Sommer.

Importen fra Sverige af adskillige vigtigere Artikler opgives som følger: Affald m. M. 3 858 MCtr., Ben 1 015, Blæk 119 MCtr., Brændevin 263 Hl., Bøger etc. 239 MCtr., tomme Fade 155, fersk Fisk 86 603, Filspaan 52, friske Frugter 27, Græs- og Kløverfrø 22, Farver 325, Glas og Glasvarer 57, Gummivarer 16, Horn, uarbeidet 295, Huder 501, Hestehaar 78, Nøttehaar 106, Instrumenter 12, Jern- og Staalvarer 69 023, Jernskrab 2 888, Kobber 44, Kurvmagerarbeide, grovere 996, Kork 50, Kortevarer 26

MCtr., Kreaturer 328 St., Kridt, malet 5 552 MCtr., Krebs 605, Karve 137, Harpix 24, Kjød 730, Lervarer 254, Tyttebær 3 913, Filler 1 008, Malm 342, Maskiner og Dele deraf 5 911, Metaller 203, Malerier 51, Møbler 312, Tjæreolie 73, andre Olier 13, Osteløbeextrakt 14, Papir og Arbejder deraf 760, Parfümer 4, Peltsværk 18, Porcelæn og Fajance 181 MCtr., Punsch 59 Hl., Sild 696 Tdr. Skind 6 483 MCtr., Smør 24, Kornvarer 1 046, Granitsten 115 913, Slibestene 954, Sandsten 98, Kvarts, 85 Tarme 728, Tegl, ildfast 1 481, Mursten 3 387, Tjære 215, Træmasse 512, Trævarer 173 502 Kbm., Fyrstikker 44 521 MCtr., Uld 21, Uldaffald 76, Vox 23 MCtr. Hele Indførselen fra Sverige opgives til 1 306 735 MCtr. til Værdi 15 297 945 Mark mod i 1890 1 222 318 MCtr. af Værdi 13 990 839 M. Af Totalimporten kom fra Sverige i 1891 15.62 % og af Værdien 6.79 %.

Man klager almindeligt i de tyske Søhavne over Mangel paa delige og fagmæssigt uddannede yngre Sømænd. For at afhjælpe denne Mangel har den tyske nautiske Forening foreslaaet, dels at benytte Skoleskibe efter engelsk Metode, dels ogsaa at indføre en almindelig Forpligtelse for hvert Fartøj til i Forhold til Drægtigheden at antage et vist Antal „Schiffjungen“ som Lærlinger. Det sidste Forslag skal dog møde Modstand baade fra Skibsførere og Redere.

Den nautiske Forening har ved flere Leiligheder udtalt sig mod at antage en tysk Lov om Lastelinien, men da de i Storbritanien i denne Henseende gjældende Bestemmelser har foranlediget mange Uleiligheder for tyske Skibe, hvoraf flere er blevet nødt til at udlosse endel af indehavende Ladning, begynder man paany at ventilere Spørgsmaalet om en tysk „Tief Ladegesetz“.

**Leonard Åkerblom.**

---

Indhold: — **Bombay** Side 557. — **Budapest** Side 562. — **Lübeck** Side 566.



# Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler  
for 1891 m. M.,

No. 17.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1892.

---

I Kommission hos H. Aschehoug & Co. Subskriptionspris 2 Kroner Aaret  
og for Udenbysboende Porto 20 Øre.

---

## Indberetning fra Consulatstipendiat Ottesen

*dateret April 1892.*

„En Oversigt over de Forføjninger, der ere truffe til Beskyttelse af Sømænd, som gjøre Tjeneste ombord i britiske Handelsfartøier, særlig i Henseende til Control med Fartøiers Sødygtighed, reglementariske Forskrifter vedkommende Tjenesten ombord etc.“

I mere end et halvt Aarhundrede har den offentlige Opinion i England\*) i høi Grad beskjæftiget sig med Søfolkenes Vilkaar ombord paa Handelsflaaden, og har der stadig voxet sig en stærkere og stærkere Stemning for, at der fra Statsmyndighedernes Side bør tages kraftige Foranstaltninger til Beskyttelse af denne talrige og vigtige Stand og til Forebyggelse af de forekommende hyppige Tab af Menneskeliv paa Søen. Uagtet en saadan Indgriben fra det Offentliges Side i mange Henseender synes at stride mod den i England, ihvertfald indtil den senere Tid, stærkt fremherskende Stemning mod Stats-Intervention ligeoverfor Næringsveiene, og uagtet den heftige Modstand, som Kravene herpaa har mødt hos et stort og indflydelsesrigt Hold, har denne Bevægelse dog resulteret i en vidløftig og ligeoverfor Skibsfarten meget indgribende Lovgivning.

Da en Materie som den her omhandlede selvfølgelig foruden de mere almindelige Bestemmelser tillige indeholder en stor Mængde rent tekniske Forskrifter, har jeg, som Ikkefagmand, ikke turdet driste mig til nærmere at indgaa paa disse, men skal jeg, hvor saadanne ansees nødvendige for Sammenhængens og Fuldstændigheds Skyld, tillade mig at bilægge min Fremstilling af vedkommende Afsnit med de trykte Bestemmelser, Tabeller etc. herom, som det har lykkedes mig at komme i Besiddelse af.

---

\*) Hvor her og i det følgende nævnes „England“, menes „Storbritannien og Irland“, med mindre det modsatte udtrykkelig udhæves.

Det egentlige Grundlag for den eksisterende britiske Søfarts Lovgivning maa fremdeles siges at være „The Merchant Shipping Act“ af 1854. Denne Act, som ophæver de fleste tidligere Bestemmelser paa dette Gebet, indeholder saavel en Codification af disse som en Flerhed af nye vigtige Forskrifter. Den har imidlertid lige op til den seneste Tid successivt modtaget saa mange Forandringer og Tillæg, særlig med Hensyn til Controllen med Fartøiers Sødygtighed og de i Forbindelse dermed staaende Forhold, at den i samme befulgte Anordning af Stof neppe egner sig til Befølgelse for nærværende Undersøgelser, hvorfor jeg har troet at lette Oversigten over Emnet ved at behandle dettes enkelte Partier uafhængigt af den historiske Orden og ved at benytte Slægtskabet i de forskjellige Bestemmelseres Art som Grundlag for Ordningen af Fremstillingen. Denne vil saaledes blive delt i flere Afsnit, som ville finde sin Plads under en af de tvende Hovedklasser.

1. Foranstaltninger til Control med Fartøiers Sødygtighed;
2. Reglementariske Forskrifter vedkommende Tjenesten ombord etc.

I en Materie som denne, der er af en saa elastisk Natur — en „Royal Commission on loss of life on sea“ betegner saaledes Begrebet „unseaworthiness“ som „undefinabelt“ paa Grund af dets ubegrænsede Udstrækning — vil det altid være en vanskelig Ting at afgjøre, hvorvidt en Foranstaltning nærmest hører til den ene eller den anden Gruppe eller om den idetheletaget strengt taget bør henføres til nogen af dem. Saadanne Spørgsmaal ville derfor ofte være Gjenstand for individuelt Skjøn og saaledes være underkastede megen Meningsforskjel. For ikke at resikere at føres altfor meget ud fra det Væsentlige ved Emnet har jeg dog troet at burde begrænde Stoffet saameget som muligt og kun medtage i nærværende Oversigt Forholdsregler, som i engere Betydning maa siges at henhøre under samme.

---

Forinden jeg skrider til Fremstillingen af de specielle Foranstaltninger, som fra det Offentliges Side ere trufne til Beskyttelse af Sømænd, tror jeg at burde give Plads for nogle korte Bemærkninger om Organisationen af det centrale Organ for Statens Intervention i saa Henseende, nemlig det saakaldte „Marine Departement of Board of Trade“.

Allerede for meget lang Tid tilbage har Board of Trade været den Administrationsgren, hvorunder de fleste Spørgsmaal vedkommende Søfarten have været henlagte, alt eftersom de bleve Gjenstand for Lovgivning og Regulering fra Statens Side. Med den stigende Udvikling af den britiske Skibsfart og den Haand i Haand dermed gaende Control fra det Offentliges Side, fandt man det imidlertid ved Midten af dette Aarhundrede nødvendigt inden Board of Trade at oprette en egen Afdeling for Søfarts Anliggender, det saakaldte „Marine Departement“, hvilket snart blev sammes største og vigtigste Afdeling. Det blev lidt efter lidt tillagt betydelig selvstændig Myndighed samt udstyret med et talrigt, delvis teknisk kyndigt, Personale og stillet i Spidsen for en hel Stab af underordnede Functionærer i Rigets forskjellige Søstæder. Foruden at ind- og afsætte samt kontrollere disse Functionærer, udfærdige Instructioner og Reglementer og idetheletaget føre den øverste Ledelse af al Administration Søfarten vedkommende er dette Departement tillagt en Mængde specielle Functioner, der gaa ud paa at varetage, at Lovers Bestemmelser fuldt ud effectueres. Det parlamentariske Ansvar herfor paahviler „the President of the Board of Trade“.

Som Exempler paa saadanne specielle Funktioner kan nævnes:

- Overopsynet og Controllen med Maalning af Fartøiers Tonnage;  
 Do. med Paa- og Afmønstringer af Søfolksamt Granskning af Hyreopgjør;  
 Do. med Foranstaltninger mod Rømningsvæsenet;  
 Do. med Examination af certificerede Officerer paa Handelsflaaden  
 (∴ Skippere, Styrmand og Maskinister) samt med Udfærdigelsen  
 af disses Certificater og sammes Forbrydelse;  
 Do. med de sanitære Forhold paa Handelsflaaden, saasom Tilsynet  
 med Folkerum, Undersøgelser i Anledning af Skjørbug etc.  
 Granskning af Dødsaaarsager blandt Sømænd etc.  
 Do. med Undersøgelser i Anledning af Søulykker med specielt Hen-  
 syn til muligt misligt Forhold fra Befalhaveres Side;  
 Do. med Inspektionen af Prøvning af Ankere og Kjettinger;  
 Do. med Undersøgelse af Passager- og Kvægfartøier;  
 Do. med Detention af usødygtige Fartøier;  
 Do. med Overholdelsen og Gjennemførelsen af Lovgivningen angaa-  
 ende Load Line;  
 Do. med Overholdelsen af Styringsregler;  
 Do. med Undersøgelser af Skibslanterner, Signaler, Rednings-  
 apparater etc.;

Uddeling af Redningsbelønninger;

Førelsen af forskjellig, tildels meget detailleret, Statistik, særlig over Skibs-  
 ulykker, disses Aarsager etc.;

Instruction af Konsuler og andre offentlige Tjenestemænd med Hensyn til  
 Skibsfart og Sømænd;

Tilsynet med Hjemsendelse og Understøttelse af syge, forliste og nødlidende  
 Sømænd etc. etc.

Den nærmere Behandling af de her opregnede Gjøremaal vil, forsaavidt  
 de komme ind under nærværende Fremstillings Ramme, finde sin Plads  
 under Gjennemgaaelsen af de specielle Lovbestemmelser og Reglementer.

I hvorvel der i enkelte Spørgsmaal kan herske Meningsforskjel om Be-  
 føielsen og Hensigtsmæssigheden af de af Board of Trade trufne Forføininger,  
 er det dog fra de allerfleste Hold — saaledes blandt andet af for-  
 skjellige Royal Commissions on loss of life on sea og af en Flerhed af  
 fremstaaende Mænd, der har udtalt sig som Vidner for samme — stærkt  
 hævdet, at en kraftig og complet udstyret Centralstyrelse er en absolut  
 nødvendig Betingelse, for at de Forholdsregler, som Lovgivningen anviser  
 til Beskyttelse af Sømænds Liv og Velfærd, kan virke fuldt ud efter deres  
 Bestemmelse, samt at denne Centralstyrelse derfor bør tillægges en saa ud-  
 strakt discretionær Myndighed som muligt.

### *1ste Hovedafsnit.*

#### Foranstaltninger til Control med Fartøiers Sødygtighed.

1. Undersøgelser, der anstilles i Anledning af Skibbrud  
 og andre Søulykker.

Af de mere generelle Foranstaltninger, som fra Statens Side ere trufne  
 forat sikre Liv og Eiendom tilsøs, bør først behandles de retslige Under-  
 søgelser og Forføininger, som anstilles i Anledning af indtrufne Søulykker,  
 saasom Skibbrud, Collision, Abandonnement, formodet Tab af Fartøi, hvorom  
 Underretning savnes, Tab af Menneskeliv ombord etc. Det indgaaende  
 Lovgivningsarbejde, som er blevet nedlagt heri og som gaar ud paa saavidt

muligt at skaffe Betyggelse mod, at ingen Omstændighed, som har været forbunden med saadan Søulykke, skal undgaa det Offentliges Opmærksomhed og Granskning, og den store Nøiagtighed, hvormed saadan Granskning foretages og senere controleres, viser noksom hvilken vigtig Rolle man i England tillægger den Institution, som for Kortheads Skyld almindelig benævnes: „Inquiries into wrecks.“

En i 1874 nedsat Commission „on unseaworthy ships“ udtaler saaledes blandt andet: „Vi tillægge disse Undersøgelser (inquiries into wrecks) den allerstørste Betydning, idet de yder det bedst mulige Middel til at faa bragt paa det Rene, hvor Skylden for Tab af Liv og Eiendom tilsøs ligger, og vi antager, at saadanne Undersøgelser igrunder vilde komme til at vise sig langt virksomere til at sikre Sømands Liv tilsøs end mange af de indviklede og minutøse Bestemmelser, Parliamentet hidtil har vedtaget (med samme Formaal for Øie)“. En i disse Spørgsmaal anerkjendt Autoritet, der blev ført som Vidne for Commissionen, udtaler at „they are of immense use“. Et andet Steds heder det, efterat man har paavist en Del Forbedringer, som det daværende System antages at burde undergaa, at „et saaledes forbedret System\*) vil blive det bedste Middel til Beskyttelse mod fremtidige Søulykker“. I samme Retning en Række Udtalelser.

Det synes ogsaa at være i høi Grad rimeligt, at Enhver, som har Befatning med et Fartøi — ligesaa Rederen til den yngste Dæksgut —, har en særlig Opfordring til at udvise forøget Agtpaagivenhed, naar han paa Forhaand ved, at enhver Ulykke, som tilstøder Fartøiet, vil blive gjort til Gjenstand for retslig Undersøgelse, og at, saafremt Noget er at lægge ham tillast, hans hele Forhold vil blive gransket paa det Nøieste. En Person betænker sig mere paa at lade et Fartøi gaa tilsøs i en usødygtig Forfatning, overlattet eller underbemandet, eller paa at unnlade at tage de nødvendige Observationer, eller paa at unnlade at holde ordentlig Udkig eller paa kort sagt at unnlade i det hele taget at opfylde sine Pligter, naar han handler under Bevistheden af at en offentlig Undersøgelse af hele hans Forhold i Tilfælde forestaar. Selv om Undersøgelsen ikke maatte lede til at Vedkommende rammes af Lovens Straf, er der dog ved passende Bestemmelser sørget for, at den hele Sag gives en saadan Offentlighed, at den eller de, som have havt directe eller indirekte Andel eller Skyld i Ulykken, neppe undgaar en ofte temmelig compromiterende Blotstillelse. At denne moralske Virkning har havt en særdeles stor Indflydelse til at hindre mangt et misligt Forhold, særlig fra Rederes og Befalhaveres Side, synes at være erkjendt fra de fleste Hold.

Offentliggjørelsen af Resultatet af disse Undersøgelser og en paa Grundlag af samme omhyggelig udarbejdet Statistik over de indtrufne Søulykker, ledsaget af en Classification af deres formentlige Aarsager etc. har desuden i høi Grad bidraget til at paavise de mange eksisterende Farer for Skibsfarten og til at anspore baade de direkte Interesserede og Offentligheden til at søge dem fjernede.

Allerede i Aaret 1846 tog Lovgivningen paa dette Gebet sin Begyndelse, idet det da blev bestemt, at alle totale Forlis af Dampskibe samt alvorligere Uheld, som maatte tilstøde disse, skulde indberettes til Board of Trade, som samtidig erholdt Bemyndigelse til at beskikke Inspektører, der skulde undersøge og indrapportere saadanne Tilfælde. Dette Forhold blev senere udvidet til alle Skibbrud. I Forbindelse med disse Bestemmelser

\*) Som ogsaa senere er blevet indført.

blev Udfærdigelsen og Overopsynet med Skipper-, Styrmands- og Maskinist-Certificater overdraget til Board of Trade, som tillige blev udrustet med den store discretionære Myndighed at kunne suspendere eller annullere samme i Tilfælde af misligt Forhold fra Indehaverens Side.

Samtidig blev Board of Trade tilstaaet en udvidet Adgang til at udele Belønninger og paa anden Maade at udvise Anerkjendelse af hæderligt Forhold under vanskelige Omstændigheder tilsøs.

Det nuværende System for Undersøgelser i Anledning af Skibbrud og andre Ulykker tilsøs er baseret paa „The Merchant Shipping Act“ af 1854 (Part VIII) samt videre udviklet ved Acts af 1862, 1876 og 1879.

Undersøgelserne kunne deles i to Slags, nemlig de preliminære og de formelle.

### De preliminære Undersøgelser.

De preliminære Undersøgelser kunne henføres til tre Klasser:

1. Undersøgelser foretagne ved en inspicerende Functionær ved Kystvagten, en Toldfunctionær eller en af Board of Trade for Tilfældet specielt beskikket Tjenestemand;
2. Undersøgelser foretagne ved en „Receiver of Wreck“ (eller en „Wreck Commissioner“) eller hans Substitut;
3. Undersøgelser foretagne af en Inspektør.

A. Undersøgelser foretagne af en inspicerende Functionær ved Kystvagten, en Toldfunctionær eller en af Board of Trade for Tilfældet specielt beskikket Tjenestemand.

De herom gjældende Lovbestemmelser ere følgende:

Act 1854 section 432 o:

„I følgende Tilfælde nemlig: Naar et Fartøi er tabt, abandonneret eller i væsentlig Grad beskadiget ved eller nær ved den britiske Kyst;

Naar et Fartøi har forvoldt Tabet af eller væsentlig Skade tilføjet et andet Fartøi ved eller nærved nævnte Kyst;

Naar der paa Grund af en Ulykke, der er tilstødt et Fartøi eller er hændt ombord paa et Fartøi ved eller nærved den nævnte Kyst, er forvoldt Tab af Menneskeliv; samt

Naar saadant Tab, Abandonnement, Skade eller Ulykke tager Plads et hvilket som helst andet Sted og en Person, der er competent til at afgive Vidneforklaring om Tildragelsen, ankommer til eller paatræffes inden det forenede Kongeriges Grændser;

skal Undersøgelse angaaende saadant Abandonnement, Tab, Skade eller Ulykke kunne anstilles enten af en af Board of Trade for Øiemedet beskikket Functionær eller af den inspicerende Officer ved Kystvagten eller „Principal Officer of Custom“, som er stationeret paa eller nær Ulykkestedet, saafremt Tildragelsen er indtruffet paa eller nær den britiske Kyst, men, hvis den er indtruffet andetsteds, paa eller nær det Sted, hvor et Vidne som ovennævnt ankommer eller paatræffes eller bekvemmelig kan examineres. Den Person, som anstiller Undersøgelsen, skal være udrustet med den samme Myndighed, som de i denne Acts første Del omhandlede, af Board of Trade ansatte Inspektører“.)\*)

\*) Om disse Inspektører nærmere senere.

Act 1876 section 32:

„I følgende Tilfælde, nemlig: 1. Naar et hvilket som helst Fartøi strander eller tilføies Skade ved eller nærved den britiske Kyst eller et britisk Fartøi hvorsomhelst ellers strander eller tilføies Skade og noget Vidne forefindes nogetsteds inden det forenede Kongerige; eller

2. Naar et britisk Fartøi er tabt eller formodes at være tabt og der inden det forenede Kongeriges Grændser kan fremskaffes Oplysninger angaaende de Omstændigheder hvorunder Fartøiet gik tilsøs eller under hvilke det befandt sig, da man senest havde Underretning om det,

kan Board of Trade (uden Prejudice for nogen anden Myndighed), saafremt det ansees hensigtsmæssigt, lade en Undersøgelse anstille desangaaende (eller en „formal investigation“ blive afholdt) og skulle alle de i „the Merchant Shipping Acts“ af 1854—1876 indeholdte Bestemmelser blive at anvende paa saadan Undersøgelse (eller investigation), som om samme var afholdt i Medfør af Part VIII i „the Merchant Shipping Act“ af 1854“.

Act 1854 Section 15 og 16 udruster de med ovennævnte Functionærer i denne Henseende ligestillede „Inspectors“ med en udstrakt Myndighed til at gaa ombord i og inspicere ethvert Skib eller Dele deraf (dog ikke uden tvingende Nødvendighed opholde Fartøiet), til at kræve Adgang hvorsomhelst det maatte findes nødvendigt for den Indberetning, de have at afgive, til at indkalde til Examination saadanne Personer, som antages at kunde afgive Oplysninger, der ere af Interesse for Øiemedet med Undersøgelsen, samt til at forlange sig udleveret Bøger og Documenter til Gjennemsyn. De have derhos Competence til at modtage Ed. Enhver Person, som nægter at møde som Vidne for en saadan Inspectør, nægter at besvare de forelagte Spørgsmaal, vægrer sig for at fremlægge de forlangte Documenter eller modvillig lægger Hindringer i Veien for en Inspectør under Udøvelsen af hans Embedspligter, straffes med Bøder samt kan i visse Tilfælde arresteres, indtil han kan blive ført for Retten.

Disse Undersøgelser ville i Regelen indskrænke sig til at tilveiebringe saadanne Oplysninger angaaende Søulykker, som kunne sætte Board of Trade istand til at afgøre, hvorvidt en formel Granskning (en „formal investigation“) skal følge eller ikke.

Indberetning om Undersøgelsen skal uopholdelig indsendes til Board of Trade.

Da disse Undersøgelser foretages under en saa udstrakt discretionær Myndighed og tillægges den største Betydning, har vedkommende Functionærer ved en Række af Bord of Trade udfærdigede Instructioner modtaget meget bestemte Paalæg om at udvise den størst mulige Nøiagtighed under Udførelsen af deres Hverv.

For end yderligere at opnaa Betyggelse mod, at nogen Søulykke skal undgaa Board of Trades Opmærksomhed, paabyder Act af 1854 Section 326, at saafremt et Dampskib har lidt eller foraarsaget nogen Ulykke, der har havt tilføige Tab af Menneskeliv eller betydeligere Legemsskade eller saadan Skade for Skib, at sammes Sødugtighed derved er afficeret, skal Eieren eller Føreren under Straf af Bøder inden 24 Timer eller saasnart ske kan indsende til Board of Trade en detailleret Fremstilling af Tildragelsen samt af Skadens Udstrækning og dens formentlige Aarsag.

Samme Acts Section 328 bestemmer derhos, at i Tilfælde af Collision skal Føreren -- ligeledes under Straf af Bøder -- uopholdelig indføre en fuldstændig Beskrivelse af det Passerede i den officielle Logbog, hvilken

bliver at undertegne ogsaa af Styrmanden eller en anden af Mandskabet samt indsende til Board of Trade.

Endvidere bestemmer Act af 1873 Section 22, at Reder eller Disponent af britisk Fartøi (Seil- eller Dampskib) skal under Straf af Bøder, naar der er Grund til at formode, at et Fartøi er tabt, hurtigst muligt afgive Indberetning derom til Board of Trade med Angivelse af den formentlige Aarsag.

Det af Lloyd udgivne Register over „missing vessels“ undergives ogsaa, for at kontrollere vedkommende Rederier, en nøiagtig Gjennemgaaelse i Board of Trades Contorer.

Saasnart Board of Trade erholder Kundskab om Tabet af et Fartøi, underrettes „the Receiver of Wreck“ herom med Paalæg om at anstille Undersøgelse og afgive Rapport angaaende samme.

Til Veiledning for Fremgangsmaaden ved de preliminære Undersøgelser er der for Board of Trades Functionærer udfærdiget Instructioner om først og fremst at søge bragt paa det Rene, om vedkommende Søulykke er at tilskrive undgaaelige eller uundgaaelige Aarsager og dernæst særlig rette Opmærksomheden paa følgende Punkter (som gaaende ind under førstnævnte Slags):

- Fartøiets Usødygtighed eller mangelfulde Udstyr;
- Utilstrækkelig Bemanding;
- Feilagtig eller Over-Lastning og slet Stuvning;
- Explosion paa Grund af defecte Kjedler eller Maskineri;
- Forsømmelighed, Incompetance eller andet misligt Forhold fra Befalets eller Mandskabets Side;
- Forsømmelighed med Hensyn til Styreregler;
- Ubekjendskab med Fyr og Sømærker eller med andre Sider ved Navigationen;
- Forsømmelighed med ikke at have benyttet qualificeret Lods;
- Lodders Uvidenhed eller Forsømmelighed;
- Defecte Kart og Compasser etc.

I Tilfælde af Collision bør nøie undersøges, hvorvidt det ene Fartøi har ydet det andet tilbørlig Assistance.

Board of Trade har derhos givet sine Functionærer Paalæg om, naar et fremmed Fartøi ankommer til britisk Havn, efterat have lidt Skade under Collision med et britisk Fartøi, at søge indhentet fuld Oplysning om Tildragelsen hos det fremmede Fartøis Fører og Besætning. Afgivelsen af Forklaring herom er dog frivillig.

#### B. Undersøgelser foretagne ved Wreck Receivers (eller Commissioner of Wrecks) eller sammes Substitut.

Lovbestemmelserne herom indeholdes i Act af 1854 section 448, der bestemmer, at Receivers of Wrecks (eller i deres Forfald Justices of Peace) hurtigst muligt skulle optage edelige Forklaringer i Tilfælde, hvor Fartøier have lidt Havari ved Kysten af det forenede Kongerige (d. v. s. inden tre Mile fra Land eller inden „the headlands“ af en Havbugt).

Disse Undersøgelser finde Sted:

#### A. For britiske Fartøiers Vedkommende:

1. Naar Havariet er indtruffet eller foraarsaget indenfor de nævnte Grændser;

2. Naar Havariet vistnok er indtruffet eller foraarsaget udenfor de nævnte Grændser, men Fartøiet er i havareret Tilstand, naar det kommer indenfor samme.
- B. For fremmede Fartøiers Vedkommende kun naar Havariet er indtruffet indenfor de nævnte Grændser.

Ved Havari forstaaes her, at Fartøiet er strandet eller har lidt betydelig Skade eller er saaledes afficeret, at det ikke kan gaa tilsøs uden at reparere eller udlosse Ladning; eller i andre Tilfælde, hvor Fartøiets eller Ladningens Assurance er indviklet.

Den citerede Lovbestemmelse udruster de Tjenestemænd, der foretager disse Undersøgelser, med den samme Myndighed, som er tildelt Board of Trades førnævnte Inspectører. De ere desuden paa Grund af den Betydning, disse Undersøgelser have for Assurance- og andre Spørgsmaal, af Board of Trade specielt instruerede om at udføre dem med særlig Fuldstændighed og Nøiagtighed samt om at tilkalde teknisk og søkyndig Assistance, naarsomhelst dette maatte ansees paakrævet.

De afgivne Depositioner skulle indsendes hurtigst muligt til Board of Trade og til British Lloyd med et Exemplar til hver.

Examinationen af Vidnerne skal væsentlig gaa ud paa at tilveiebringe Oplysning om Fartøiets Navn, Hjemsted, Rederi og Fører, om Ladningens Eier, om Afgangs- og Destinations Sted, om Grunden til Havariet, om Hjælp, som udenfra maatte være blevet ydet Fartøiet, samt øvrige Omstændigheder angaaende Skib og Ladning, som maatte findes at være af Interesse.

Disse til Board of Trade indsendte Depositioner lede, ligesom de ovenfor omhandlede Undersøgelser, jevnlig til at „formal investigations“ beordres iværksatte.

Det til britisk Lloyds indsendte Exemplar skal udlægges paa et for Publicum let tilgængeligt Sted og har vist sig at yde en værdifuld Hjælp for Assurandører og andre i Fartøi og Ladning Interesserede.

Ved Act af 1876 blev derhos oprettet et Embede for en saakaldt „Wreck Commissioner“, som i visse Tilfælde kunde erstatte „Receivers of Wreck“ og „Justices of Peace“. Nogen preliminær Undersøgelse er imidlertid ikke bleven foretaget af denne Embedsmand og Posten er ikke bleven besat efter sidste Vacance for nogle Aar tilbage.

### C. Undersøgelser foretagne ved en Inspectør.

Denne tredie Klasse af preliminære Undersøgelser er omhandlet i Act 1854 section 14, der bemyndiger Board of Trade til, naar og hvor det findes paakrævet at beskikke Inspectører, der have at afgive Indberetninger

1. om Beskaffenheden af og Aarsagen til Ulykke eller Skade, som et Fartøi har lidt eller foraarsaget;
2. om hvorvidt Bestemmelserne i the Merchant Shipping Acts og de i Kraft af samme udfærdigede Regler overholdes;
3. om hvorvidt Dampskibes Skrog og Maskiner ere i behørig Stand.

Disse Inspectører, hvis Myndighed tidligere er behandlet, har i Praxis vist sig meget nyttige og deres Virksomhed ansees som et heldigt Supplement til de under Litr. A. og B. omhandlede Undersøgelser.

### Formelle Granskninger.

Som ovenfor anført danne de preliminære Undersøgelser almindeligvis det Grundlag, hvorpaa Board of Trade bygger sin Afgjørelse om hvorvidt en „formal investigation“ bør anstilles i Adledning af en ind-



truffen Søulykke. En preliminær Undersøgelse er dog ingenlunde nogen nødvendig Betingelse herfor, idet Board of Trade stedse har fuld Adgang til paa eget Initiativ, naarsomhelst det maatte findes paakrævet, at anordne en saadan „formal investigation“. Saaledes indeholder den blotte Omstændighed, at et Fartøi antages at være tabt, tilstrækkelig Opfordring hertil.

Om de almindelige Principer, som i denne Henseende ere de ledende for Board of Trade, udtalte dets permanente Secretær Sir T. H. Farrer for den i 1874 nedsatte kongelige Commission „on loss of life on sea“ følgende:

„Saafernt en Søulykke e. l. er egnet til at vække Mistanke, eller saafremt der opstaar Spørgsmaal af Betydning angaaende enten Fartøiet eller Omstændigheder udenfor Fartøiet, saasom angaaende Søkarter, Fyr, Lods-væsen etc. eller andet af Interesse for Skibsfarten i sin Almindelighed, som synes at kræve at blive nøiere belyst, vil Sagen blive taget under Behandling og Overveielse af Board of Trade samt gjort til Gjenstand for Undersøgelse ved en „legal (formal) investigation“, om dertil findes Opfordring. Kundskaben om, at et Fartøi er „missing“, leder saaledes altid til at en „investigation“ beordres; som oftest ogsaa et Fartøis Abandonnement“.

Den Functionær, som har afholdt en preliminær Undersøgelse, har vistnok efter Loven Adgang til at beordre en „formal investigation“, men practisk talt udstedes Ordren altid af „the Assistant Secretary“ ved Board of Trade. Det er ogsaa ham, som for hvert enkelt Tilfælde opnævner den eller de Personer, som har at lede Undersøgelsen.

De Embedsmænd, som i Hjemlandet har at foretage disse „formal investigations“, kunne være:

„the Wreck Commissioner“, en „Stipendiary Magistrate“ eller 2 „Justices“; i ethvert Tilfælde med Bitræde af en eller flere „Assessors“ med teknisk eller nautisk Indsigt.

Som før nævnt har Posten som „Wreck Commissioner“ den sidste Tid staaet ubesat, hvorfor den ham i denne Henseende paahvilende Embeds-pligt er overgaaet til de tvende andre Autoriteter; det bliver saaledes factisk en „Stipendiary Magistrate“ eller 2 „Justices“, som altid kommer til at lede en „formal investigation“.

Herom bestemmer Act 1854 section 433, at de tvende „Justices“ eller den „Stipendiary Magistrate“, som for Tilfældet er opnævnt af Board of Trade, skal høre og behandle Sagen og have samme Myndighed til at indkalde Vidner, afsige Kjendelser og idetheletaget foretage de samme Retshandlinger, som de have Competence til at foretage i deres almindelige Egenskab af Dommere. Naar Sagen er tilendebragt skulle de affatte og indsende til Board of Trade en Rapport indeholdende en fuldstændig Fremstilling af Factum og Proceduren samt af Rettens Opfatning af samme.

Om Bisidderne eller „Assessors“, som i deres Egenskab af Sagkyndige selvfølgelig danner en meget vigtig Bestanddel af Retten („the Court of Inquiry“) — deres Skjøn vil ofte komme til at danne Rettens eneste Retsnor i tekniske Spørgsmaal — havdes tidligere Reglerne i Act 1854 section 434 og Act 1862 section 23, men ere disse nu ophævede og forandrede ved Act 1876 section 30 og Act 1879 section 3 samt ved de i Henhold til samme af the Secretary of State udfærdigede Regler.

Act 1876 section 30:

„Wreck Commissioner, Justices eller anden Embedsmand, som afholder en „formal investigation“ angaaende en Søulykke, skal afholde samme med Assistance af en eller flere Assessorer, der ere i Besiddelse af Søkyndighed eller anden speciel Indsigt og Kundskab, hvilke Assessorer blive at opnævne

af Administrator (the commissioner, justices or authority)\*) samt udtage blandt et af en Secretary of State for det Tidspunkt og for Øiemedet approberet Udvalg“.

Administrator skal, saafremt han antager, at Undersøgelsen vil kunne lede til Suspension eller Annulering af en Skippers eller en Styrmands Certificat, tilkalde, saafremt det er gjørligt, som den ene af Assessorerne en Person med Erfaring i Coffardifart.

Hver enkelt Assessor skal enten undertegne Rapporten angaaende Undersøgelsen eller indberette til Board of Trade Grunden til sin Dissens.

„The Lord High Chancellor of Great Britain“ har fra Tid til anden, med Consens af „the Treasury“ forsaavidt Sportler angaar, at udfærdige, tilbagekalde, forandre og udvide almindelige Regler for Iværksættelsen af Bestemmelserne angaaende „formal investigations“, om Søulykker, særlig med Hensyn til Opnævnelse af Assessorer, Rettergangsformen, Parterne, de Personer, hvem det tillades at afgive Møde, Varsel til saadanne Parter eller Personer eller til Personer, hvem Sagen (ellers) maatte angaa, samt Størrelsen og Anvendelsen af Sportler.

Alle saadanne Regler skulle, saalænge de ere i Kraft, have samme Virkning som om de havde været fastsatte ved denne Lov.

Enhver „formal investigation“ angaaende Skibsulykke skal foretages paa en saadan Maade, at, dersom Sigtelse rettes mod en Person, denne skal have Anledning til at føre sit Forsvar“.

I disse Bestemmelser gjør Act 1879 section 3 No. 2 den Forandring, at Assessorerne istedetfor at opnævnes af den Autoritet, som afholder Undersøgelsen, skal for hver „investigation“ opnævnes saaledes og efter saadanne almindelige Regler som fra Tid til anden maa blive udfærdigede af „the Lord High Chancellor of Great Britain“. Af disse Regler hidsættes nedenstaaende:

Assessorerne skulle opnævnes af en Secretary of State, som tillige har at føre Listerne over Udvalget, og skulle efter Omgang samt efter Tilfældets Beskaffenhed udtages af en af følgende Klasser eller Underklasser bestaaende af:

#### Klasse I. Skibsførere med:

- A. Fem Aars Tjeneste som Skibsfører, hvoraf mindst to Aar paa Seilskib, samt i Besiddelse af Skippercificat.
- B. Fem Aars Tjeneste som Skibsfører, hvoraf mindst to Aar paa Dampskib, samt i Besiddelse af Skippercificat.

#### Klasse II. Maskinister med:

Fem Aars Tjeneste som Maskinist i Handelsmarinen samt i Besiddelse af Iste Klasses Maskinist Certificat.

#### Klasse III. Officerer i Flaaden med:

Rang af Admiral eller Captein samt tre Aars Tjeneste som Chef for et Krigsskib paa Togt eller Rang af „Staff Commander“ samt tre Aars Tjeneste i denne Egenskab paa et Krigsfartøi paa Togt.

#### Klasse IV.

Personer, der ere uddannede i Ingeniørfaget eller som ere i Besiddelse af anden speciel Indsigt, og som have

- a Saadanne Qualificationer, som „The Secretary of State“ finder bør i Almindelighed udkræves, eller

\*) forandret ved Act 1879 Section 3 No. 2, der citeres nedenfor.

b Saadanne Qualificationer, som „The Secretary of State“ finder bør udkræves i det specielle Tilfælde.

Board of Trade har for hver Gang at underrette „The Secretary of State“, om naar Opnævnelse af Assessorer udfordres, samt har at foreslaa den eller de Klasser, af hvilke de antages at burde udtages.

I Sager, hvor der turde blive Spørgsmaal om Suspension eller Annulering af Skipper-, Styrmands- eller Maskinist-Certificater, skal opnævnes mindst to Assessorer tilhørende enten den ene eller begge af Klasserne I og II.

Ved denne Bestemmelse, som er af en nyere Dato, imødekom man et stærkt fremholdt Ønske fra Skibsførere, Styr mænd og Maskinister om at Retten burde tiltrædes af Mænd af deres egen Stand og med practisk Erfaring i det foreliggende Spørgsmaal istedetfor at man efter den tidligere gjængse Praxis lod tilkalde Søofficere som Assessorer i saadanne Sager. Imod denne Ordning har der imidlertid paa den anden Side hævet sig vægtige Røster, som have paastaaet, at der herved løbes Fare forat Assessorer, der tilhøre samme Stand som den i Sagen Implicerede lettelig fristes til at vise sig altfor overbærende i Bedømmelsen af deres Standfællers Forhold; — en Paastand som i flere Tilfælde har vist sig at være vel begrundet. Forat raade Bod herpaa har man hyppig opnævnt en Søofficer som en tredje Assessor.

Om Nytten af Assessor Institutionen heder det i Rapport fra Commissionen „on Loss of Life on Sea“ af 1873, „at om det end i enkelte Tilfælde kan have været tvivlsomt om Assessorerne have været til Gavn for Sagens rette Bedømmelse, maa det dog ansees som uomtvisteligt, at Assessorerne i sin Almindelighed yde en værdifuld og ofte uvurderlig Assistance ved disse „investigations“. Strengt tekniske Spørgsmaal kunne nemlig let opstaa, og kunne disse kun fuldt ud forstaaes og udredes af Personer, der ere i Besiddelse af speciel Kundskab og Erfaring paa det enkelte Omraade — Qualificationer, som Rettens juridiske Element ikke kan forudsættes at have. Uden disse Sagkyndiges Bistand turde derfor Rettens Opfatning og Behandling af Sagen blive meget feilagtig og dens Indberetning om Samme ganske utjenlig for Øiemedet.“

Assessorernes Stilling er forøvrigt i det Væsentlige indskrænket til at være veiledende og raadgivende. Kun i saadanne Tilfælde, hvor Retten vil have at decretere Suspension eller Annulering af Skipper-, Styrmands eller Maskinist-Certificater, ere Assessorerne udtrykkelig tillagte Stemme, og udfordres der mindst en Assessors Consens til, at et saadant Decret skal kunne udfærdiges.

Som medførende Sespension eller Annulering af Certificater nævner Act 1854 Section 242 og Act 1873 Section 16 følgende Forgaalser:

Graverende Tilfælde af Drukkenskab, Tyranni eller anden „Misconduct“;

Tab af Fartøi eller Liv eller alvorlig Skade tilføiet Person eller Skib paa Grund af vedkommende Certificat Ihændeavers Ukyndighed eller Pligtforsømmelse;

I Collisionstilfælde Undladelse af at yde det medcolliderende Fartøi behørig Assistance samt af at opgive sit eget Fartøis Navn, Hjemsted, Destinationssted etc.;

Som Exempler paa „misconduct“, som under „formal investigations“ har været anseet bevist og som har havt tilfølge Suspension eller Annulering af Certificater, kan nævnes:

- A. For Skipperes Vedkommende:
- At have sat feil Kurs;
  - At have gaaet med for stærk Fart i Tykveir;
  - Uden Nødvendighed at have abandonneret Fartøi;
  - At have udvist Skjødsløshed eller Ukyndighed ved Navigationen;
  - At have ladet Ladningen stuve paa en forkjert Maade;
  - At have udvist Forsømmelighed med at holde behørig Udkig;
  - At have forsømt at holde Kulventiler aabne;
  - At have forsømt Brugen af Loggen;
  - At have forsømt at tage Tidvandet i Betragtning ved Ansættelse af Kurs;
  - At have forsømt Peiling af Fyr;
  - At have forsømt at tage Misvisningen af Compasset;
  - At have forsømt at lade holde behørig Orden;
  - At have været fraværende fra Dæk under kritiske Omstændigheder;
  - At have været beruset; etc. etc.
- B. For Styrmands Vedkommende:
- At have forandret Kursen mod eller uden Skipperens Ordre;
  - At have forsømt at holde behørig Udkig;
  - At have forsømt sin Pligt paa Grund af Beruselse; etc.
- C. For Maskinisters Vedkommende:
- At have forsømt at paase at „Seacocks“ ere behørig lukkede;
  - At have forsømt at undersøge Tætheden af Vandet paa Kjedlerne;
  - At have forsømt at paase at Maskinens enkelte Dele ere i fuld Orden; etc.

hvortil for Samtliges Vedkommende kommer Forgaelser mod specielle Bestemmelser i Søfartslovgivningen sigtende til at beskytte Liv og Fartøi, saasom at føre et usødygtigt Fartøi tilsøs, overtræde Forbudet mod Dækslast, tilsidesætte Styringsregler etc.

Efter deres Princip er det de heromhandlede „formal investigations“ Øiemed at være hovedsagelig undersøgende og beskrivende, og har de i denne Egenskab en særlig Betydning ved Constateringen af Aarsagerne til Søulykker samt ved Opklaringen af Spørgsmaal, som staa i Forbindelse hermed. Den dømmende Competance, hvormed en „Court of inquiry“ er udrustet, er i Virkeligheden af en mere accessorisk Natur og bestaar kun i at suspendere og annullere Skipper-, Styrmands- og Maskinist-Certificater samt i at idømme Indehaverne af samme eller andre Personer, hvis mislige Forhold antages at have bidraget til Afstedkommelse af en Søulykke, Sagsomkostninger. Forøvrigt danner de af Retten affattede Indberetninger ofte Grundlaget for Tiltale ved de almindelige Domstole mod Personer, som i samme directe eller indirecte udpeges som Skyldige i Ulykken, men hvis Forhold enten paa Grund af deres Stilling som Ikke-Indehavere af Certificat eller paa Grund af Straffens Beskaffenhed ikke kan tages under Paakjendelse af „the Court of Inquiry“. En virksom Correx danner ogsaa den Omstændighed, at disse Indberetninger besørges offentliggjorte i vid Udstrækning.

I Betragtning af den „the court of investigation“ tillagte dømmende Myndigheds mere subsidiære Beskaffenhed finder Afgjørelsen af Spørgsmaalet om Annulering og Suspension af Certificater ikke synderlig ofte Sted ved denne Ret; men henføres samme almindeligvis til „the local Marine Board“, der i saa Tilfælde forstærkes med en „local Stipendiary Magistrate“ eller anden juridisk Assistance. Hovedbestemmelsen herom indeholdes i Act 1854 section 24 og Act 1862 section 23, hvori fastsættes, at saafremt der er Grund til

at antage, at en Skipper eller Styrmand (eller efter Act 1862 section 11 en Maskinist) paa Grund af Udygtighed eller Forsømmelighed har vist sig uskikket til at udføre de ham paahvilende Pligter, skal Board of Trade enten foranledige afholdt en af de ovenomhandlede „investigations“, eller det skal paalægge det nærmeste „local Marine Board“ med Tiltrædelse af en „local stipendiary Magistrate“, der har at lede Forhandlingerne, at indkalde og afhøre Vidner og Parter samt til efter Omstændighederne at suspendere eller annullere nævnte Officerers Certificater. Certificatet bliver i Tilfælde strax at affordre Vedkommende samt at indsende til Board of Trade sammen med en Fremstilling af Sagen. Board of Trade har dog Adgang til, om dertil findes Beføielse, at forkorte Tiden for Suspensionen eller til at udfærdige et nyt Certificat af samme eller af en lavere Grad.

Hentet fra de Rapporter, som ere blevne indsendte til Board of Trade fra „Courts of Investigation into Shipping Casualties“ i Hjemlandet og i Colonierne og fra „Naval Courts“\*) i fremmede Lande, hidsættes en statistisk Opgave over de i Tiaaret 1880—1890 afholdte „formal Investigations“ med Angivelse af den formodede Aarsag til vedkommende Søulykker samt med Tilføielse af Antallet af Suspensioner og Annuleringer af Certificater.

### Søulykkens Natur og Aarsag.

A a r.	Forsømmelighed etc. fra Fartøjets Officerers Side.		Fælragtig Construction eller Usølygtighed.	Overlastning, slet Stuvning etc.	Defect og utilstrækkelig Udrustning.	Uveir, Taage etc.	Ildløs etc.	Aarsag ikke angivet.	Selvtaendelse.	Total.	
	a) resulterende i Certificatets	b) ikke resulterende i Certificatets									
	Annulering.	Suspension.									
1889—90 . . . . .	1	94	89	5	4	3	57	35	9	6	303
1888—89 . . . . .	1	88	95	5	5	6	51	21	8	1	281
1887—88 . . . . .	4	88	102	3	5	4	48	25	15	7	301
1886—87 . . . . .	9	122	87	3	9	5	70	28	17	6	356
1885—86 . . . . .	1	130	122	1	10	2	49	16	21	4	356
1884—85 . . . . .	5	114	124	3	6	6	50	27	19	11	365
1883—84 . . . . .	1	95	132	4	16	8	38	35	18	4	351
1882—83 . . . . .	6	97	151	12	15	15	85	28	45	5	459
1881—82 . . . . .	4	87	119	5	11	12	64	13	32	13	360
1880—81 . . . . .	6	110	95	6	15	18	77	17	24	8	376

Desuden blev i samme Tidsrum 597 Skippere, Styrmand og Maskinister dømt for Disciplinærforsøelser, dels til „Censur“ og dels til Suspension og Fortabelse af deres Certificater.

Af en af den tidligere „Wreck Commissioner“ til Board of Trade indgiven Rapport over de af ham i Tidsrummet 1876 til 1883 afholdte „Inquiries into Ship Casualties“ hidsættes nedenstående Tabel, der udviser Totalsummen af de afholdte Undersøgelser, deres Natur, Antallet af Tab af Menneskeliv, samt i hvor mange af disse Tilfælde Skylden antages at kunne tilskrives nogen bestemt Person og i Tilfælde hvem:

\*) hvorom nærmere nedenfor.

Antal af Under- søgelserne.	Ulykkens Art.				Antallet af tabte Menneskeliv.	Tilfælde, hvor Ulykken i større eller mindre Grad kan tilskrives:		Aarsager som antages at have kunnet været forebyggede.	Tilfælde, hvori ingen Oplysning har kunnet skaffes om Ulykken.
	Stranding.	Collision.	Fartøiet sunket eller aban- donneret.	Andre Tilfælde.		Skipperen eller nogen anden om- bord.	Fartøiets Reder eller dennes Agent.		
402	163	67	127	45	2 313	307	94	36	40

Da de vigtigere af de i nævnte Tidsrum afholdte „formal Investigations“ ere foretagne under Ledelse af „The Wreck Commissioner“ og hans Opfatning af Skibulykker og deres Aarsager saaledes synes at maatte tillægges adskillig Autoritet, hidsættes et Uddrag af hans Rapport til „Board of Trade“:

„Da der har været udtalt adskillig Tvivl om, hvorvidt nogen større Del af de Søulykker, som aarlig indtræffe, kan tilskrives forebyggelige Aarsager, har jeg troet det kunde have Interesse at udarbejde et Resumé, der viser i hvormange af de Tilfælde, jeg har havt med at gjøre, vedkommende Ulykke efter min og Assessorernes Mening i større eller mindre Grad tør tilskrives Forsømmelse og anden Skyld hos Personer, som har havt Befatning med Fartøiet.

I Tilfælde, hvor et Fartøi forsvinder med Mand og Mus, er det selvfølgelig ofte umuligt at vide med Sikkerhed, hvordan det er gaaet tabt; det kan hænde, at det er gaaet under i en Collision med et andet Fartøi, et Isbjerg, et Vrag e. l. eller sunket under en Orkan osv. Aarsagen vil ofte kun blive Gjenstand for Gisning. Men fremgaar det alligevel, at Fartøiet er blevet sendt tilsøs i usødygtig Stand, overladet eller uden tilstrækkelig Bemanning eller Udstyr, er det neppe formeget at udlede, at disse Omstændigheder kan have og rimeligvis have bidraget til dets Undergang.

Af ovenstaaende Opgave vil sees, at der af 402 Tilfælde var 36, hvor Ulykken antages ikke at have været forebyggelig, og 40, hvor man mangler Oplysning om den. I de resterende 326 Tilfælde antages Ulykken at kunne tilskrives En eller Anden, som har havt Befatning med Fartøiet, i visse Tilfælde Skipperen eller Andre ombord, i andre Rederen eller hans Agent eller begge — samtlige Tilfælde som kan henføres under „forebyggelige Ulykker“. Opgaven viser derhos, at i 307 af disse Tilfælde en eller anden Ting har været at lægge Føreren eller nogen anden Person ombord Noget tillast samt i 94 Tilfælde Rederen eller hans Agent.

Vistnok ligger Feilen ved Strandings- og Collisions Tilfælde almindeligvis hos Føreren eller nogen Anden ombord; men selv i saadanne Tilfælde er ikke Rederen altid uden Skyld. Ulykken tør hidrøre fra, at Fartøiet har været sendt tilsøs i usødygtig Stand, slet udrustet og bemanded, uden paalidelige Karter; og i saadanne Tilfælde bør Rederen ikke kunne undrage sig sin Andel i Ansvar. Fremdeles tør det hænde, at Ulykken mangen Gang er foranlediget ved et directe eller indirecte Tilhold fra Rederen til Skipperen om at gjøre hurtigst mulig Reise; jeg har nemlig ofte fundet, at Søulykker have sin Aarsag i hensynsløs Seilads, enten ved at Fartøiet gaar med for stærk Fart i Mørke eller Tykke, eller at Skipperen er uvillig til at standse Fartøiet forat kaste Loddet, selv om han har været i fuldstandig Uvished, om hvor han befandt sig.

Undersøger man imidlertid de under Rubrikerne „sunkne, tabte og abandonnerede Fartøier“ classificerede Tilfælde, vil man finde, at i ikke mindre end 67 Tilfælde ud af 127 Rederne eller deres Agenter for en større eller mindre Del kan tilskrives Skyld, idet Fartøiet har været sendt eller har været tilladt at gaa tilsøs enten i usødygtig Stand eller overlastet, underbemandet eller utilstrækkeligt udrustet. Selvfølgelig er Skipperen, som har taget Fartøiet tilsøs i en saadan Forfatning, ogsaa at dadle; men dette fritager ikke Eieren for hans Pligt til at træffe alle rimelige Forholdsregler til Sikrelse af, at Fartøiet ikke sendes tilsøs i usødygtig Stand eller i en Tilstand, som sætter de Ombordværendes Liv i Fare.

Det turde indvendes, at det synes haardt at holde en Reder ansvarlig, for at Fartøiet er gaaet tilsøs overladet eller usødygtigt i Tilfælde, hvor han har været ubekjendt hermed; særlig hvor Afgangsstedet har været en udenlandsk, maaske meget fjerntliggende Havn. Men maa det her erindres, at det er Rederen som har den directe Interesse af dette Forhold. Naar et Fartøi gaar tilsøs i usødygtig Stand og mangelfuldt udrustet, er det Eieren, som indsparer for sig Omkostningerne ved Reparation og Udstyr; hvor Tid er indsparet ved en forceret hensynsløs Seillads, er det Rederen, som tjener paa den hurtigere Reise; er Fartøiet overlastet og kommer frem uden noget Uheld, er det Rederen, som incasserer den høiere Fragt; gaar det derimod i et saadant Tilfælde galt — med eller uden Tab af Menneskeliv — og det er fuldt assureret, hvad det i saadanne Tilfælde jevnlig er, har Rederen i Assurancen fuld Erstatning for sit Tab, ofte endog mere.

Skipperen har derimod ingen saadan Interesse; tvertimod, han resikerer at miste sit Liv ved at gaa tilsøs under saadanne Forhold; hans Motiv maa nærmest søges i Frygt for at paadrage sig Rederens Misbilligelse og derved kanske miste sin Post eller udsættes for andre Ubehageligheder.

I de enkelte Tilfælde er det selvfølgelig meget vanskeligt at faa constateret, at en Reder har givet bestemte Instructioner af den omhandlede Art; noget skriftligt foreligger almindeligvis ikke; kanske er der neppe engang vexlet et eneste Ord directe derom mellem Rederen eller dennes Agent og Skipperen om Sagen. Alligevel gives der hundrede Maader, hvorpaa Rederens Ønske i saa Hensende kan blive Skipperen betydet. Det behøver ikke at komme fra Rederen selv; Mægleren, en Betjent eller Andre kan gjøre Skipperen forstaaeligt, at Rederen vil vide at paaskjønne Besparelser i Udgifterne, at Reisen kan ske rigtig hurtigt, at et stort Fragtbeløb kan opnaaes etc. Lastelinien\*) befinder sig kanske høit oppe paa Skibssiden; det betyder Skipperen, at man venter at Fartøiet lastes lige op til samme. Gjøres Reisen uden Uheld, reises ingen Indvending; tvertimod, Skipperen kan muligens vente sig en Paaskjønnelse for sin „smartness“. Men gaar Fartøiet (kanske netop af den Grund) under og hele Besætningen sætter Livet til, vil det naturligvis hede, at det aldrig har været Rederiets Mening, at Fartøiet skulde have været lastet helt op til Lastelinien.

Det er ikke min Mening rent ud at ville paastaa, at Eiere af Fartøier sende deres Fartøier tilsøs med den forsættelige Hensigt, at de skal gaa under; men Udsigten til Vinding paa den ene Side og fuld Skadesløsholdelse paa den anden Side opmuntrer til at vise Ligegyldighed med at træffe Forsigtighedsregler, som ofte vilde have kunnet forebygge Fartøiets Undergang.

\*) Den før 1890 eksisterende frivillige Lastelinie.

Disse samme Bemærkninger gjælde ligemeget den fjerde Klasse af Tilfælde, idet Rederen ogsaa her ofte er at lægge noget tillast; hvis han saaledes har ladet et Fartøi gaa tilsøs uden de nødvendige Midler og Redskaber til f. Ex. at hindre Explosion, Selvantændelse e. l. og han derved udsætter de Ombordværendes Liv for Fare, bør han ogsaa bære Ansvar derfor.

Som nævnt viser Opgaven, at Rederen eller hans Agent i 94 Tilfælde har været at bebreide et eller Andet i deres Forhold til Fartøiet, og at deres Forsømmelighed kan have været, om den end ikke virkelig har været Aarsag til vedkommende Ulykke. Men, vil man spørge, hvad kan saa Grunden være til, at Rederne i saa forholdsvis faa Tilfælde blive straffede eller paa anden Maade betegnede som skyldige i Ulykken? Hertil maa svares, at det først og fremst er Rettens Sag at bringe paa det Rene, hvordan Ulykken er foregaaet og at faa constateret, om den skyldes Forsømmelse eller anden Feil fra nogen af de med Certificat forsynede Officerers Side, samt hvis saa er Tilfældet og Retten forøvrigt finder at Omstændighederne tale derfor, at tage under Overveielse Spørgsmaalet om Certificatets Suspension eller Annulering. Til at straffe Eieren har Retten imidlertid ingen Myndighed, naar undtages Idømmelse af Sagsomkostninger for det Tilfælde, at han maatte være bleven gjort til Part i Sagen — hvad forøvrigt kun sjelden finder Sted. Undladelse af at idømme en Reder Sagsomkostningerne er imidlertid ingenlunde afgjørende, for at Retten har anset ham skyldfri; det ser jo næsten ud som en Farce at idømme en Person et eller halvandet hundrede Pund i Sagsomkostninger som Straf for at have foraarsaget eller bidraget til, at en hel Skibsbesætning er gaaet under, samtidig som kanske Tildragelsen har skaffet ham en Gevinst af flere tusind Pund i Form af Assurance. Under min Embedsvirksomhed har jeg følt dette Misforhold saa stærkt, at jeg i den senere Tid stadig har modsat mig, at Redere idømmes Sagsomkostninger ved „the Court of Investigation“ og derved muligens undgaa at blive dragne til Ansvar for de criminelle Domstole, som deres mislige Forhold kanske maatte egne sig til“.

---

Som tidligere nævnt bemyndiger Act 1876 The Lord High Chancellor of Great Britain til at udfærdige almindelige Regler for Iværksættelsen af Bestemmelserne angaaende „formal Investigations“. I Henhold hertil har denne Embedsmand bl. a. under 28 Juli 1878 og 20 December 1879 udfærdiget saadanne Regler, hvoraf et Exemplar af hver vedlægges.

---

#### Appel og fornyet Behandling.

Først ved Act af 1879 aabnedes Adgang til at faa Kjendelser, afsagte ved „Courts of Inquiry“ undergivne fornyet Behandling eller appellerede. Vistnok var Board of Trade tillagt en ikke uvigtig Control med de af Retten fattede Beslutninger derved, at det havde Adgang til at forkorte Tiden for Certificaters Suspension samt til at tilstaa vedkommende Certificatholder et nyt Certifikat af samme eller af lavere Grad; men som rent discretionær og under Bevidstheden om, at den Autoritet, som har havt Anledning til

---

Naar her tales om „Retten“, menes „the Court of Investigation“.



personlig at se og høre samtlige Forhandlinger, maa forudsættes at have den bedste Leilighed til at opgjøre sig en rigtig Mening om Forholdets Natur, blev denne Board of Trades Myndighed kun sparsomt benyttet og blev almindeligvis kun udøvet i Tilfælde, hvor evidente og grove Misforhold antoges at have fundet Sted. Fremdeles var der vistnok ogsaa Adgang til at bringe Sagen ind for høiere Ret i Tilfælde, hvor Retten paastodes at have overskredet sin Competance eller at Sagen havde været bragt ind for et feil Forum; men angik denne Appel altsaa kun Sagens formelle juridiske Side og bødede ikke paa dens reelle Afgjørelse.

Nogen særdeles stærk Misnøje synes forøvrigt ikke at have hersket med denne Tingenes Tilstand; ihvertfald kom den ikke offentligt frem førend i Syttiaarene, da der begyndte at reises Krav paa Adgang for den misfornøiede Part til fornyet Behandling eller Appel; og fremgik som følge af Agitationen herfor Acten af 1879, hvis Section 2 i det hovedsagelige bestemmer:

I. At hvor en Undersøgelse har været afholdt for at granske en Skippers, Styrmands eller Maskinists Forhold, har Board of Trade altid Adgang til og det skal, saafremt det fremgaar, at der findes nye og betydningsfulde Oplysninger, som ikke kunde have været fremskaffede under den først afholdte Undersøgelse, eller saafremt det antages at Uretfærdighed af andre Grunde er begaaet, foranstalte Sagen behandlet og prøvet paa ny enten ved den samme Ret, som tidligere har behandlet den eller ved „the Wreck Commissioner“ eller ved en Dommer af „the High Court of Justice“, som har Jurisdiction i „Admiralty“ Sager, eller af en Dommer af „the Court of Sessions“, som sammes President maatte opnævne for den specielle Anledning.

II. At saafremt under en saadan Undersøgelse som nævnt en Kjendelse er bleven afgivet, som gaar ud paa Suspension eller Annulering af en Skippers, Styrmands eller Maskinists Certificat, og Ansøgning om fornyet Behandling ikke er bleven fremsat og afslaaet, skal Kjendelsen kunne appelleres til „The Probate, Divorce and Admiralty Division of H. M.'s High Court of Justice“.

III. At den fornyede Behandling eller Appellen skal foregaa i de Former og efter de Regler, som fra Tid til anden maatte blive udfærdigede i Henhold til den tidligere citerede Act 1876 section 30.

Der har været adskillig Tvivl om, hvorvidt Board of Trade skulde have Adgang til at kunne appellere en Kjendelse, som det tror at have Grund til at være misfornøiet med; men synes man at være kommen til det Resultat, at saadan Adgang ikke er Board of Trade aaben, men at det i saadanne Tilfælde kun kan foranstalte Sagen foretaget til fornyet Behandling.

Af de af the Lord High Chancellor of Great Britain i 1880 (i Medhold af Act 1879 section 2 No. III) udfærdigede „Additional Rules (appeals and Rehearings) as to Investigations into Shipping Casualties“, hvoraf et Exemplar vedlægges, kan nævnes Paabudet om at Appel Retten skal tiltrædes af Assessorer, der enten kunne være „Elder Brethren of the Trinity House“ eller de samme som omhandlet i Act 1876 Section 30; samt Bestemmelsen om at Appelretten har Adgang til at lade Personer, som ikke tidligere have været varslede, indstævne som Parter.

### Naval Courts.

De ovenfor omhandlede Undersøgelser i Anledning af Søulykker finder som tidligere nævnt kun sin Anvendelse, naar Søulykken er indtruffen paa Steder og under Omstændigheder, som ere undergivne britisk Jurisdiction (f. Ex. Stranding paa den britiske Kyst, Vidners Paatræffelse inden britisk Territorium etc.) Forat imidlertid Lovgivningens Bestemmelser til Betryggelse af Sømænds Liv og Velfærd ogsaa skal kunne effectueres udenfor britisk Jurisdiction, har man fundet det nødvendigt at etablere saakaldte „Naval Courts“.

Bestemmelserne om disse „Courts“ Sammensætning, Virksomhed etc. findes i Act 1854 Section 260—266; Act 1855 Section 18; Act 1862 Section 23 og 24; Act 1871 Section 8 og Act 1873 Section 16.

En „Naval Court“ kan nedsættes af en Befalhavende af et britisk Orlogsfartøi eller en britisk Consulat Embedsmand og skal bestaa af en saadan Embedsmand som Præsident samt af efter Omstændighederne 2, 3 eller 4 andre Medlemmer; disse Sidste kunne være Søofficerer, Skippere, Skibslæger eller britiske Kjøbmænd paa Pladsen. Vedkommende Fartøis Fører eller Agent er udelukket fra at være Medlem af Retten. At tilkalde Maskinister eller Ingeniører havest der heller ikke Adgang til; men kunne og ville saadanne Personer selvfølgelig ofte blive tilkaldte som Vidner og Skjønsmænd.

Denne Rets Capacitet vil efter Omstændighederne kunne blive dobbelt, idet den nemlig baade vil kunne behandle og paadømme criminelle Sager og kunne fungere som en af de før omhandlede „Courts of Inquiry“ ved Søulykker, i sidste Tilfælde med en udvidet judicial Myndighed.

De Omstændigheder, som kunne foranledige Nedsættelsen af en „Naval Court“, ere ifølge Act 1854 Section 260 følgende:

I. Naar en saadan Embedsmand som nævnt (en Befalhavende af et britisk Orlogsfartøi eller Consulat Embedsmand) finder at en Klage, som er indleveret til ham af Føreren eller Nogen af Besætningen ombord paa et britisk Fartøi, kræver en øieblikkelig Undersøgelse.

II. Naar en saadan Embedsmand finder, at Fartøiets eller Ladningens Eiers Interesse forlanger det.

III. Naar et britisk Fartøi er forlist, abandonneret eller paa en anden Maade gaaet tabt paa eller i Nærheden af det Sted, hvor saadan Embedsmand opholder sig eller er stationeret, eller naar nogen af Besætningen paa forlist, abandonneret eller paa anden Maade tabt Fartøi ankommer til et saadant Sted.

Det vil saaledes sees, at det i temmelig høi Grad er overladt til vedkommende Embedsmands Discretion at afgjøre, hvorvidt en „Naval Court“ skal nedsættes eller ikke. Som almindelig Regel kan det siges, at denne Ret ikke nedsættes, hvor det med nogenlunde Bestemthed fremgaar, at Søulykken skyldes en uafværgelig Aarsag og hvor Intet tyder hen paa, at der er at lægge Nogen et eller andet tillast, eller hvor ingen almindelig Interesse synes at kræve det; heller ikke uden under særdeles Omstændigheder, i Tilfælde hvor Ulykken har tildraget sig saa nær Hjemlandet, at den ligesaa hurtigt og ligesaa let kan blive undersøgt af Autoriteterne dersteds. Foreligger der derimod Mistanke om, at Ulykken er at tilskrive misligt Forhold fra Førerens eller Nogen af Besætningens Side eller utilstrækkelig Bemanding eller Fartøiets Usødygtighed, eller det antages, at almene Interesser derved ville tjenes (f. Ex. ved Feil ved Søkarter, Mangler ved Fyr o. l.)

vil det almindeligvis være Vedkommendes Pligt at sørge for, at Forholdet bliver fuldt opklaret og prøvet ved en „Naval Court“, medmindre Sagen skulde være saa enkel og ligetil, at den kan belyses ligegodt ved Indberetning fra Consulen.

De Tilfælde, som give Anledning til Prøvelse ved en „Naval Court“, kunne i det Væsentlige classificeres saaledes:

Almindelige Forbrydelser begaaede ombord paa britiske Fartøier;

Forseelser mod Disciplinen ombord;

Almindelige Forgaaelser mod Søfartslovgivningen;

Skibbrud og andre Ulykkeshændelser tilsøs;

Ukyndighed eller andet misligt Forhold hos certificerede Befalhavere paa Handelsfartøier;

Tab af eller Fare for Liv og Helbred ombord paa britiske Fartøier, ligegyldigt hvordan samme er foraarsaget; f. Ex. ved et Tilfælde, ved u hensigtsmæssig eller utilstrækkelig Forsyning med Mad, Vand, Medicin etc., Skrogets eller Maskineriets defecte Tilstand, daarlig Udrustning, farlig Beskaffenhed af Ladning, forkjert Stuvning og lignende;

Tab eller Fare for Tab af Fartøi eller Ladning.

Som nævnt vil en „Naval Courts“ Virksomhed blive dobbelt, nemlig dømmende og undersøgende de med en Søulykke forbundne factiske Omstændigheder, hvorom den tillige har at afgive Indberetning til Board of Trade. I sin sidstnævnte Capacitet vil den i det væsentlige erstatte en „Court of Inquiry“ i Hjemlandet og er derfor ogsaa udrustet med noget nær de samme Magtmidler som denne til Fremtvængelse af Fremmøde af Vidner, Adgang til at undersøge Fartøier og til at faa sig forelagt Bøger, Papirer etc.

I Kraft af sin dømmende Myndighed kan Retten, hvor Besætningens eller Fartøiets Interesse „absolut“ udkræver det, decretere en Skippers Afsettelse og Indsættelse af en Anden i hans Sted, afmønstre Sømænd, idømme Bøder og Fortabelse af Hyre, afgjøre Disputer om Hyren etc., hjemsende Forbrydere, ilægge Sagsomkostninger (Act 1854 Section 263); fremdele kan den efter Act 1855 Section 18 behandle og paadømme Forseelser mod Søfartsloven, som i Hjemlandet kunne undergives summarisk Behandling ved tvende „Justices“, og efter Act 1854 Section 518 tage under Behandling de saakaldte „misdemeanours“ d. v. s. Forbrydelser, hvor Straffen er Bøder eller Fængsel med eller uden haardt Arbeide indtil 6 Maaneder. Den Board of Trade ved Act 1854 tillagte Myndighed til i Henhold til de under Forhandlingerne ved en „Naval Court“ fremkomne Oplysninger om Skipperes, Styrmands eller Maskinisters mislige Forhold at suspendere og annullere disses Certificater er ved Act 1862 Section 23 overdraget til denne Ret selv, og har denne i Tilfælde at afkræve Vedkommende Certificatet, som derefter bliver at indsende til Board of Trade (eller i Tilfælde af Suspension for kortere Tid at disponeres paa anden Maade, saasom Oversendelse til Consulen paa det Sted, hvor Vedkommende efter Suspensionstidens Udløb antages at ville ankomme e. l.) De Forseelser, hvorfor Suspension eller Annullering kan idømmes, ere de samme, som de, der i Hjemlandet betinger denne Straf. Videre kæn en „Naval Court“ med samme Virkning som en dertil competent Domstol i Hjemlandet forordne Undersøgelse af Fartøier; (herom nærmere i det følgende Afsnit om Detention.)

Samtlige afgivne Depositioner blive saavidt muligt at beedige.

Det paaligger Retten, saasnart Forhandlingerne for samme ere afsluttede, uden Ophold at indsende til Board of Trade en Indberetning om det Pas-

serede, hvilken det bl. A. paa Grund af disse Forhandlingers endelige Karakter er paabudt at affatte med størst mulig Nøiagtighed og Fuldstændighed. Som Punkter, der efter Paabud særlig fortjene indgaaende Behandling og Beskrivelse, kan nævnes:

Fremstilling (eller Gjenpart) af den Klage eller de Forhold, som have foranlediget Rettens Nedsættelse;

De Skridt som i Anledningen ere tagne af vedkommende Søofficer eller Consul;

Indtage en Gjenpart af det Varsel, som er givet til den Person, mod hvem Sigtelse er rettet;

Nøiagtig Opgave over de Personer, der danne Rettens Sæmmensætning;

Depositioner og Vidnesbyrd afgivne for Retten, helst undertegnede og erkjendte af vedkommende Vidne;

Den af Retten truffne Foranstaltning eller afsagte Kjendelse;

Hvis en Sømand er afskediget, et Opgjør af Hyren;

Naar et Fartøj er forlist, abandonneret eller tabt, skal gives en Fremstilling af de væsentlige Facta, som ansees beviste, med nødvendig Henvi- ning til Extracter af Vidneforklaringerne; Rettens Opfatning af den eller de virkelige Grunde til Ulykken, samt af hvorvidt Feil eller Forsømmelse er at lægge nogen bestemt Person tillast og om saadan Feil eller Forsømmelse antages at have bidraget til eller foraarsaget den indtrufne Ulykke; en Paavisning af de specielle Foranstaltninger, som Sagen synes at anvise bør tages i Fremtiden til Forebyggelse af lignende Hændelser; idethele taget fremkomme med saadanne Oplysninger og Bemærkninger, som Tilfældet synes at give Anledning til.

De af Retten truffne Forføininger skal af sammes Præsident besørgees antegnede i Fartøiets officielle Logbog og af ham undertegnes.

Retten er tilholdt at benytte i størst mulig Udstrækning den Assistance, som de locale Myndigheder kunne og ville yde den.

#### Forbrydelse at sende et usødygtigt Fartøj tilsøs.

De i foregaaende Afsnit omhandlede Bestemmelser gaa, som bemærket, hovedsagelig ud paa at tilveiebringe saa fuldstændig Oplysning som muligt om de med indtrufne Søulykker forbundne Omstændigheder. Vedkommende Undersøgelsesrets straffende Competance er væsentlig af accessorisk Natur og bestaar nærmest i at kunne suspendere eller annullere Skipper-, Styrmands- og Maskinist Certificater.

I nær Forbindelse hermed staar derfor Bestemmelsen i Act 1876 section 4 (der codificerer og amandemerer de tidligere i Act 1854 og Act 1871 herom indeholdte Forskrifter) og som i sin Almindelighed gjør det til en Forbrydelse at sende et usødygtigt Fartøj tilsøs — uanseet om denne Omstændighed har nogen Ulykke tilfølgelse eller ikke. Denne Lovparagraf bestemmer:

„Enhver, som sender eller forsøger at sende tilsøs, eller som er delagtig i at sende eller at forsøge at sende tilsøs noget britisk Fartøj, som er i en saadan usødygtig Stand, at derved Nogens Liv med Sandsynlighed udsættes for Fare, skal ansees skyldig i „misdemeanor“ \*), medmindre han kan godtgjøre, at han har truffet enhver rimelig Foranstaltning til at forsikre sig om, at Fartøiet blev sendt tilsøs i sødygtig Stand, eller at dets Afsendelse i saadan usødygtig Stand efter Omstændighederne var rimelig

\*) Ved „misdemeanor“ forstaaes her en Forbrydelse, der belægges med en Straf af Bøder eller Fængsel (med eller uden haardt Arbeide) indtil 6 Maaneder.

eller retfærdiggjort; forat godtgjøre dette har han at afgive Vidnesbyrd som ethvert andet Vidne.

Enhver Fører af et britisk Fartøi, som med fuldt Vidende derom tager et Fartøi tilsøs i saadan usødygtig Stand, at Nogens Liv af den Grund med Sandsynlighed udsættes for Fare, skal ansees som skyldig i „misdemeanor“, medmindre han godtgjør, at dets Afgang i saadan usødygtig Stand efter Omstændighederne var rimelig og retfærdiggjort; forat godtgjøre dette har han at afgive Vidnesbyrd som ethvert andet Vidne.

Forfølgning efter denne Paragraf skal ikke institueres uden med Samtykke af Board of Trade eller af Guvernøren over den britiske Provinds, i hvilken saadan Forfølgning maatte komme til at tage Plads.

„Misdemeanor“ efter denne Section kan ikke straffes efter summarisk Behandling.“

Denne Lovs Bestemmelser synes at være baade tydelige og strenge: Den blotte Omstændighed at sende et Fartøi tilsøs i en farlig usødygtig Tilstand erklæres udtrykkelig at være en forbrydersk Handling, og som henført under Categorien „misdemeanor“ medfører den for den Skyldige en ganske følelig Straf, medmindre „Omstændighederne“ godtgjøres at undskylde eller retfærdiggjøre Handlingen. Til at constituere Acten som en Forbrydelse er det ikke engang nødvendigt, at Fartøiets Tilstand var Vedkommende bekjendt, eller at Tab af Liv, Helbred eller Eiendom er afstedkommet: Det er tilstrækkeligt, at der har været Fare tilstede herfor. Det strafbare Moment bestaar i at sende Fartøiet tilsøs i en Tilstand, som er „farlig“, uanseet om Fartøiet kommer frem i god Behold eller ikke. Og kan ikke blot Føreren og Rederen, men enhver, som har havt Andel i at sende Fartøiet tilsøs, trækkes til Ansvar.

Alligevel har det i Praxis vist sig, at der ikke har været forholdsvis megen directe Anvendelse for denne Lovbestemmelse, idet kun faa Personer ere blevne straffede i Henhold til samme. Om Aarsagerne hertil udtaler the „Commission on Loss of Life on sea“ af 1887 blandt andet Følgende:

„De Vanskeligheder, som have reist sig mod Lovens Gjennemførelse, ere delvis de samme, som altid ere tilstede, naar der, forat gjøre criminelt Ansvar gjældende, udkræves Bevisførelse af ren teknisk Natur, og bestaa delvis i den almindelige Utilbøielighed hos en Jury til at give Domfældelse i Sager, hvor der er en Mulighed for, at Board of Trades Functionærer med de Magtmidler, denne Lov\*) stiller til deres Disposition, kunde eller burde have intervenseret og forebygget Forbrydelsen ved at hindre Fartøiet fra at gaa tilsøs.

Det har ogsaa vist sig, at en Jury let vægrer sig for at fælde Skibsredere i Tilfælde, hvor Forgaaelsen snarere er af en „constructiv“ end af en „actuel“ Natur, hvor der ikke foreligger en virkelig grov personlig Forsømmelse, samt hvor Rederen lettelig kan synes at have delegeret Ansvar med at paase Fartøiets Sødygtighed til Skipperen eller Andre, som i øvrige Tilfælde kan siges at representere ham, uagtet naturligvis en saadan Delegation af Ansvar (netop efter denne Lov) er en juridisk Umulighed“.

Den væsentlige Vanskelighed ved at opnaa Domfældelse af den Skyldige i saadanne Sager synes saaledes at skrive sig fra Lovens samtidige

\*) d. v. s. Loven af 1876, som tillige indeholder Bestemmelserne om Detention af „unsafe“ Fartøier.

Bestemmelser (hvorom nærmere i et følgende Afsnit) om Detention af usødygtige Fartøier gjennem Foranstaltning fra Board of Trade eller dets Functionærer. Angjældende sees nemlig stadig at undskylde sig med, at Haandhævelsen af disse Bestemmelser vilde have forebygget Forseelsen, samt at Undladelse af Intervention fra Board of Trades Side enten maa være Bevis for at Fartøiet har været sødygtigt eller ihvertfald tjene til at bestyrke Vedkommendes Antagelse om, at saa har været Tilfælde. Det criminelle Correctionsmiddel vil derfor lettelig svækkes ved det samtidigt etablerede administrative. Der synes at være adskillige Vanskeligheder at overvinde, førend man kan faa begge Bestemmelser til at finde sin fulde berettigede Anvendelse ved Siden af hinanden.

Meget beror jo forøvrigt i saadanne Tilfælde paa Juryens Sammensætning og paa hvad der under Sagens Gang kan oplyses. Det har derfor ogsaa været stærkt paatale at unddrage Sager af denne Art fra den almindelige Jury Behandling.

Paatalemyndigheden ligeoverfor Forgaaelser mod denne Paragraf hviler hos den almindelige Paatalemyndighed i criminelle Sager; dog maa først Board of Trades Samtykke indhentes, forinden Tiltale kan reises.

At den her omhandlede Lovbestemmelse ved sin blotte Tilværelse har været virksom til at hindre mangt et usødygtigt Fartøj fra at blive sendt tilsøs, er vel forøvrigt neppe tvivlsomt. I Forbindelse med sin Critic af denne Lovbestemmelser Virksomhed fremhæver nævnte Commission stærkt Ønskeligheden af, at Redernes civilretlige Ansvar ligeoverfor Skibsmandskaber (og disses Efterladte) maa blive betydelig skjærpet. Saaledes blandt Andet, at en Reder bør holdes økonomisk ansvarlig ikke blot for sin egen culpa, men ogsaa for Forsømmelighed og Feil begaaet af hvemsomhelst, som har havt Befatning med Fartøiet. Det har ogsaa været foreslaaet, at „the Employers Liability Act“ af 1880 bør udvides til at gjælde ogsaa ligeoverfor Sømænd. Vistnok indeholder Act 1876 Section 5 en Bestemmelse om, at der i enhver Hyrecontract skal indtages en udtrykkelig Clausel gaaende ud paa, at Reder, Agent og Skipper skal anvende ethvert muligt Middel til Sikrelse af, at Fartøiet paa dets forestaaende Reise er i sødygtig Stand; men synes denne Clausel paa Grund af de almindelige Udtryk, hvori den er holdt, samt paa Grund af dens Mangel paa tydelig Anvisning af Følgerne af dens Ikkeoverholdelse, neppe at have synderlig practisk Virkning.

#### Detention og Undersøgelse af „unsafe“ Fartøier.

En udstrakt Myndighed er i Board of Trades og dets Functionærers Hænder derved, at det i væsentlig Mon er overladt samme at afgjøre Spørgsmaalet om Fartøiers Sødygtighed og Detention. De almindelige Forskrifter herom indeholdes i Act 1876 Section 6, som bestemmer:

„Saafremt et britisk Fartøj, der henligger i en Havn inden det forenede Kongerige, paa Grund af Mangler ved Skrog, Udrustning eller Maskineri eller paa Grund af Overlastning eller forkjert Ladning er uskikket til at gaa tilsøs uden alvorlig Fare for Menneskeliv — Alt forøvrigt under Hensyntagen til den Tjeneste, hvortil Fartøiet er bestemt —, skal et saadant Fartøj (herefter at betegne som „unsafe“) foreløbig standses forat undersøges og (derefter) enten endelig tilbageholdes eller løsgives; hvorfor følgende Regler blive at iagttage:

- I. Saafremt Board of Trade efter indkommen Klage eller af anden Aarsag har Grund til at antage, at et britisk Fartøi er „unsafe“, kan det beordre samme foreløbig standset forat det kan blive undersøgt.
- II. Naar et Fartøi er foreløbig standset, skal der tilstilles sammes Fører en skriftlig Fremstilling af Grunden til Standsningen, og har Board of Trade, om saa findes paakrævet, at opnævne en eller flere competente Mænd til at undersøge Fartøiet samt til desangaaende at afgive Indberetning til Board of Trade.
- III. Efter Modtagelsen af saadan Indberetning har Board of Trade enten at beordre Fartøiet løsladt eller, saafremt det antages at være „unsafe“, beordre det endelig holdt tilbage, enten „absolut“ eller indtil Opfyldelsen af saadanne Betingelser med Hensyn til Reparation eller Forandringer eller Udlosning eller Omlastning af Ladningen, som Board of Trade finder nødvendig til Betyggelse af Menneskeliv; saadan Ordre kan fra Tid til anden modificeres eller skjærpes.
- IV. Forinden en Ordre for endelig Detention udfærdiges, skal en Gjenpart af den (nævnte) Indberetning overleveres Fartøiets Fører, og kan Rederen eller Føreren inden en Frist af syv Dage efter sammes Modtagelse og under lagttagelse af de herom foreskrevne Former appellere til „the Court of Survey“ (som nedenfor omhandles) for den Havn eller det Distrikt, hvor Fartøiet er standset.
- V. Naar et Fartøi er blevet foreløbig standset, har Rederen eller Føreren til hvilkensomhelst Tid, inden den Person, som efter denne Section opnævnes til at undersøge Fartøiet, foretager saadan Undersøgelse, Ret til at forlange, at denne Person skal ledsages af en Mand, som Rederen eller Føreren maatte udtage dertil af Listen over „Assessors for the Court of Survey“ (der udvælges efter nedenfor angivne Regler), og skal Board of Trade, saafremt der er Samstemighed mellem Surveyoren og Assessoren, give Ordre til respectiv Tilbageholdelse eller Løsladelse; er der imidlertid Dissens, kan Board of Trade fatte sin Bestemmelse, som om ingen saadan Begjæring havde været fremsat, og Eieren eller Føreren skal have samme Adgang til Appel som tidligere nævnt.
- VI. Naar et Fartøi er blevet foreløbig standset, kan Board of Trade, naarsomhelst det finder det betimeligt, henhføre Sagen til the „Court of Survey“ for den Havn eller det Distrikt, hvor Fartøiet er standset.
- VII. Board of Trade kan, saafremt det finder, at Fartøiet ikke bør betragtes som „unsafe“, naarsomhelst beordre det løsladt med eller uden Betingelser.
- VIII. For den bedre Gjennemførelse af denne Section kan Board of Trade med Samtykke af „the Treasury“ fra Tid til anden beskikke et tilstrækkeligt Antal Functionærer, samt afskedige samme.
- IX. Enhver saaledes beskikket Functionær (i denne Act betegnet som „detaining Officer“) skal have samme Myndighed, som efter denne Section er tillagt Board of Trade til midlertidigt at tilbageholde et Fartøi forat faa det undersøgt samt til at opnævne Mænd til at foretage saadan Undersøgelse; saadan Functionær er ogsaa berettiget til, saafremt han anser et saaledes af ham standset Fartøi for ikke at være „unsafe“, at beordre samme løsladt.
- X. En „detaining officer“ skal strax afgive Indberetning til Board of Trade om enhver af ham udstedt Ordre for et Fartøis Detention eller Løsladelse“.

Om Sammensætningen af „the Court of Survey“ indeholder Section 7 følgende Bestemmelser.

„En „Court of Survey“ for en Havn eller for et District skal bestaa af en Dommer og to Assessorer.

Som Dommer skal fungere den Person, som maatte blive opnævnt for Anledningen og i Overensstemmelse med de Regler, som udfærdiges i Medfør af nærværende Act, og bliver han at tage blandt et Udvalg (der fra Tid til anden approberes for vedkommende Havn eller District af „H. M.'s Principal Secretaries of State“, der i denne Act bliver at benævne „a Secretary of State“) bestaaende af i Henhold til denne Act beskikkede „Wreck Commissioners“, „Stipendiary or Metropolitan Police Magistrates“, „Judges of County Courts“ eller andre dertil skikkede Personer. Dog skal i saadanne specielle Tilfælde, hvor Board of Trade finder det hensigtsmæssigt at beskikke en Wreck Commissioner, denne Functionær være Dommeren.

Assessorerne skulle være Personer, der ere i Besiddelse af Kundskaber i det maritime Ingeniørvæsen eller anden speciel Indsigt eller Erfaring; den Ene skal beskikkes af Board of Trade, enten fast eller for hver enkelt Sag; den Anden skal beskikkes i Overensstemmelse med de i Medfør af denne Act udfærdigede Regler af Rettens „Registrar“ og tages blandt et Udvalg af Mænd, der periodisk vælges for dette Hverv af „the local marine Board“ for vedkommende Havn, eller hvis intet saadant Board findes, blandt et Udvalg af Skibsredere eller Kjøbmænd, som bliver at approbere af a Secretary of State; findes heller ikke noget saadant Udvalg, skal den anden Assessor opnævnes af Dommeren — — —“.

Om „the Court of Surveys“ Competance samt om Rettergangsmaaden ved samme bestemmer Section 8:

1. Sagen skal behandles „in open court“;
2. Dommeren og begge Assessorer kunne undersøge Fartøiet og have i denne Henseende samme Myndighed som en af Board of Trade under Merchant Shipping Act 1854 beskikket Inspectør;
3. Dommeren kan opnævne en eller flere competente Mænd til at undersøge Fartøiet samt til derom at afgive Indberetning til Retten;
4. Dommeren skal have den samme Myndighed som Board of Trade til at beordre Fartøiet løsladt eller endelig tilbageholdt; dog skal Fartøiet løslades, saafremt ikke mindst én Assessor er enig i Detentionen;
5. Fartøiets Reder, Fører eller hvilken som helst af samme antagen Person eller hvilken som helst Person, som af Board of Trade beskikkes hertil, har Ret til at overvære enhver Inspection eller Undersøgelse, som foretages i Medfør af denne Section;
6. Dommeren skal indsende til Board of Trade den foreskrevne Rapport, og skal enten hver af Assessorerne undertegne denne eller afgive til Board of Trade en Fremstilling af Grundene til hans Dissens“.

Section 9 giver „the Lord Chancellor of Great Britain“ Bemyndigelse til at udfærdige nærmere Regler for Rettergangen etc., hvilke Regler samtidig tillægges Lovkraft. Af de i Medfør heraf af nævnte Embedsmand under 29 September 1876 udfærdigede „General Rules for Courts of Survey in the United Kingdom“ vedlægges et Exemplar.

Section 10 bestemmer bl. Andet. at Board of Trade skal være forpligtigt til at erstatte vedkommende Reder hans Sagsomkostninger samt øvrige Tab i Anledning af den foreløbige Detention, saafremt det senere viser sig, at der ikke har foreligget rimelig Grund til at iværksætte dette Skridt. Paa den anden Side bestemmes, at Fartøiets Eier har at bære



samtlige i Anledning af Detentionen paaløbne Omkostninger, saafremt Fartøiet enten bliver endelig tilbageholdt eller det fremgaar, at det foreløbig tilbageholdte Skib paa vedkommende Tidspunkt var „unsafe“ i denne Lovs Betydning. Omkostningerne kunne indtales paa samme Maade som Bjergningsomkostninger.

Section 11 bestemmer, at Sikkerhedsstillelse for Omkostninger kan, om saa findes paakrævet, forlanges hos den, som fremfører Klage over, at et Fartøi er „unsafe“. Er imidlertid saadan Klage fremkommen fra en Fjerdedel af et Skibsmandskab — dog ikke mindre end 3 Mand — og Klagen ikke findes at være chicanøs eller fuldstændig ubeføiet, skal saadan Sikkerhedsstillelse ikke forlanges; men skal Board of Trade eller sammes Functionærer, saafremt Klagen er indgivet i betimelig Tid forinden Fartøiets Afseiling, tage de nødvendige Forøininger forat faa bragt paa det Rene, om der foreligger rimelig Grund til at lade Fartøiet standse. Saafremt Detention er foretaget i Anledning af en indgiven Klage og Omkostninger og Skadeserstatning af den Grund maa udredes af Board of Trade, skal Klageren være pligtig til at godtgjøre samme.

Section 12 indeholder følgende supplementariske Bestemmelser:

„1. En „detaining officer“ skal med Hensyn til Udførelsen af sit Hverv have den samme Myndighed som en af Board of Trade i Medfør af Act af 1854 beskikket Inspector;

2. Ordre for Detention af et Fartøi, den være endelig eller foreløbig, eller en Ordre gaende ud paa Forandring i samme, skal snarest muligt forkyndes for Fartøiets Fører.

3. Saafremt et Fartøi tilbageholdes i Medfør af nærværende Act, skal det ikke kunne løslades af den Grund, at dets britiske Register er blevet „closed“.

4. Enhver, som i Medfør af denne Act har Bemyndigelse til at undersøge et Fartøi, skal for dette Øiemed være berettiget til at kræve Adgang til Fartøiet og alle Dele af samme, til dets Maskineri og Udrustning samt til Ladningen, og kan han forlange Udlosning af Ladning og Ballast og Borttagelse af Takling.

5. Bestemmelsen i Act 1854 om Personer, som forsætlig hindre en Inspector i at udføre sit Hverv eller nægte at adlyde hans Ordre, skal have Gyldighed ligeoverfor denne Acts Bestemmelser, med Substitution af „Inspector“ med „Dommer“, „Assessor“, „Officer“ eller „Surveyors“, som ifølge nærværende Act ere tillagte samme Myndighed som en „Inspector“ eller som har Bemyndigelse til at undersøge et Fartøi.

Section 15 bestemmer, at Board of Trade, saafremt det finder, at en Appel under denne Act involverer Spørgsmaal angaaende et Fartøis Construction eller Plan, eller som frembyde særegne videnskabelige Vanskeligheder eller vigtige Principafgjørelser, kan henvise Sagen til en eller flere Personer, der blive at tage af et Udvalg af videnskabeligt uddannede Experter, hvilket Udvalg fra Tid til anden approberes af „a Secretary of State“, og som antages at bestaa af Mænd med saadanne specielle Qualificationer, som ere nødvendige for Bedømmelsen af den enkelte Sag; disse Experter blive at opnævne efter Overenskomst mellem Board of Trade og Appellanten, eller i Mangel af saadan Overenskomst af „a Secretary of State“. Sagen skal derefter afgjøres af vedkommende Experter istedetfor af „the Court of Survey“.

Board of Trade skal, saafremt Appellanten fremsætter Begjæring derom og han stiller tilfredsstillende Sikkerhed, henvise Appellen til saadan eller saadanne Experter.

Experterne skal have samme Myndighed, som en „Judge of the Court of Survey“.

Section 34 bemyndiger Søofficerer, Board of Trades Functionærer, Toldembedsmænd og Consuler til at effectuere Detentionen samt fastsætter en Bod af indtil 100 £ for den Fører, Reder eller anden Person, som sender eller tager tilsøs et Fartøi, som er erklæret tilbageholdt og endnu ikke løsladt paa lovformelig Maade.

I Tidsrummet fra denne Lovs Ikrafttræden den 1ste October 1876 indtil 1891 ere ialt 1307 Fartøier blevne standsede i Henhold til Lovens Bestemmelser. Af dette Antal ere efter den anstillede Undersøgelse 16 Fartøier befundne at være „safe“ og 8 „improperly detained“, medens Resten 1283 ere endelige tilbageholdte som „unsafe“. I 1203 Tilfælde er Detentionen foretaget efter Initiativ af Board of Trades Functionærer, og kun i 76 efter Klage fra vedkommende Skibsmandskaber og i 18 efter Forestilling fra andre Personer; — et Forhold, som i høi Grad synes at vise Berettigelsen af den ofte fremførte Paastand, at Mandskabets Undladelse af at fremføre Besværing over Fartøiets Usødygtighed paa ingen Maade danner nogensomhelst Garanti for at dette er i sødygtig Stand.

Af de 1307 tilbageholdte Fartøier bleve 722 (hvoraf igjen 156 vare Classeskibe) tilbageholdte paa Grund af Mangler ved Skrog, Maskineri eller Udrustning, medens 585 bleve tilbageholdte paa Grund af Overlastning eller „improper“ Lastning (— heraf kun i 2 Tilfælde efter Klage fra Mandskabet). Under førstnævnte Kategori kommer 620 Seilskibe og 102 Dampskibe og under sidstnævnte 64 Seilskibe og 521 Dampskibe.

En øieblikkelig Virkning af Acten af 1876 var den, at en Mængde Fartøier, som ellers rimeligvis vilde være blevne rammede af sammes Bestemmelser, gik ud af det britiske Register dels som solgte til Udlandet og dels som ophugne. Det er ogsaa godtgjort, at en stor Mængde Reparationer og Udbedringer, som ellers neppe vilde være blevne foretagne, havde sin Grund i Lovens Ikrafttræden. Det tør i det heletaget antages, at Loven ved sin blotte Udfærdigelse bevirkede en meget hurtig Forandring med Hensyn til den daarligste Del af den britiske Handelsflaade, en Forandring som havde tilfølge, at de mest graverende Tilfælde af Usødygtighed ikke kom for Dagen og undersøgte.

At ikke flere Tilfælde end nævnt ere blevne rammede af Lovens Bestemmelser om Detention af „unsafe“ Fartøier, tør, foruden den pludselige Oprydning, som fandt Sted blandt „svømmende Ligkister“, i ikke ringe Grad tilskrives den Omstændighed, at Board of Trade og dets Functionærer ofte synes at finde sig hemmede i sin Virksomhed ved Udsigten til, at Tilfældet muligens vil blive appelleret til et saa brydsomt og kostbart Apparat som „the Court of Survey“, en Institution, som desuden af flere Grunde lettelig kan tænkes at stille sig temmelig partisk til Fordel for en Skibsrheder. Særlig ligger det nær at tro, at Bestemmelsen om, at Board of Trade kan gjøres ansvarlig for Omkostninger og Tab i Tilfælde af, at et Fartøi, som har været foreløbig standset, maa løslades som „safe“, har virket slappende paa de underordnede Funktionærers Activitet paa Grund af deres meget naturlige Ængstelse for ikke at afstedkomme saadanne Udgifter. Det har derfor ogsaa fra flere Hold fremkommet stærke Forlangender om, at Board of Trade skal fritages for saadant økonomisk Ansvar.

I et Circularæ til sine Functionærer udtaler forøvrigt Board of Trade's Secretær, at han vistnok er fuldt opmærksom paa det delikate og vanskelige ved det „the Surveyors“ paaliggende Hverv; men ere paa den anden

Side de Farer for Skibsfarten, som bringes for Lyset gennem disse Tjenestemænds Rapporter, saa store, at han finder det nødvendigt at gjentage de tidligere givne Paalæg om at undergive Fartøier et nøie Eftersyn samt at lægge sine Underordnede og Andre paa Sinde, at Board of Trade i Tvivlstilfælde foretrækker at løbe Risicoen forat paadrages Udgifter, heller end at der sees gennem Fingerne med, at Fartøier faar gaa tilsøs i en Forfatning, som udsætter Mandskabernes Liv for Fare.

Af de af Board of Trade udfærdigede Instructioner til dets Functionærer angaaende Detention af „unsafe“ Fartøier kan hidsættes følgende:

Ordene i Begyndelsen af Section 6 i Act af 1876 „having regard to the service for which she is intended“ er at forstaa saaledes, at Fartøiet paa det paagjældende Tidspunkt er bestemt at skulle benyttes „for some service“. Vedkommende Functionær bør derfor, naar han staar i Begreb med at foretage noget Skridt i Henhold til denne Act, have sin Opmærksomhed henvendt paa (blandt Andet) følgende Punkter:

I Almindelighed bør Intervention ikke finde Sted ligeoverfor Fartøier, som ere oplagte eller som ikke synes bestemt intenderede at skulle sendes tilsøs;

Saaframt et oplagt Fartøi ansees skikket for en saadan Tjeneste, som det rimeligvis vil blive benyttet for, bør der ikke intervereres ligeoverfor samme;

Antages derimod et Fartøi ikke at være skikket til idetheletaget at sendes tilsøs eller ikke at egne sig for den Tjeneste, hvortil det rimeligvis vil blive anvendt, bør Indberetning om samme afgives til Board of Trade.

Disse Regler bør dog kun finde Anvendelse, hvor vedkommende Functionær optræder paa egenhaand uden først at have modtaget Instruction fra Board of Trade.

Det gjøres videre udtrykkelig opmærksom paa, at den underordnede Functionær i Tilfælde, som kræver øieblikkelig Handling fra hans Side, kan og bør

- a) beordre et Fartøi midlertidig standset;
- b) beordre det undersøgt og
- c) beordre det løsladt efter at være undersøgt.

Derimod kan han ikke beordre et Skib, som Board of Trade har beordret foreløbig standset, løsladt; heller ikke kan han beordre et Fartøi endelig tilbageholdt, ligegyldigt om han foreløbig har ladet det standse eller ikke.

Board of Trade har ogsaa Competance til at foranledige et fartøi foreløbig standset. Hvor denne Myndighed benyttes, vil det give vedkommende underordnede Functionær fornøden Instruction om de videre Skridt, som i den enkelte Sag bliver at tage. Saaframt det findes hensigtsmæssigt, vil Board of Trade benytte En af sit faste consultative Personale til at foretage Undersøgelsen, hvorom Meddelelse vil blive sendt den locale Functionær, forat denne kan træffe de nødvendige Foranstaltninger til Lettelse af Undersøgelsen.

Naarsomhelst en underordnet Functionær anser det ønskeligt at erholde Assistance fra Board of Trade til Undersøgelsen af et Fartøi, som han har ladet foreløbig standse, skal han strax henvende sig til Board of Trade herom med samtidig Angivelse af Spørgsmalets Natur og de foreliggende Vanskeligheder. Board of Trade vil da beordre „the chief Engineer“ eller hans Assistent eller „the Principal Surveyor“ af Træ- eller Jernseilskibe eller hans Assistent eller andre Personer, alt efter det foreliggende Tilfældes Beskaffenhed, til at foretage Undersøgelsen.

En underordnet Functionær er særlig tilholdt aldrig at nøle med at søge Assistance hidkaldt fra London i noget Tilfælde, hvor der kan tænkes at opstaa vigtige Princip-Spørgsmaal med Hensyn til Styrken eller Constructionen af et Fartøis Skrog, Maskineri eller Kjædler.

Vedkommende Functionær maa forøvrigt kunne foretage Undersøgelsen selv, hvor han efter Sagens Natur og sine specielle Qualificationer anser sig competent hertil. De foreliggende Omstændigheder og hans egen Discretion bør være bestemmende om hvorvidt han kan gjøre dette selv eller han bør overlade det til andre.

Det kan bemærkes her, at en Consul ikke er berettiget til at beordre et britisk Fartøi i fremmed Havn undersøgt eller standset paa Grund af dets formentlige Usødygtighed; forat saadanne Skridt skal kunne iværk-sættes maa han opnævne en „Naval Court“\*), der har at bestemme desangaaende.

Forinden Act af 1876 overdrog Opsynet med Fartøiers Sødygtighed til Board of Trade og dets Functionærer, havde man allerede ved Act af 1871 Bestemmelser for Fremgangsmaaden ved Undersøgelse af Fartøier, som af Besætningen paastodes at være usødygtige. Denne Acts Section 7 bestemmer, at saafremt Sag anlægges mod Nogen af Besætningen paa et Fartøi for Rømning eller Vægning af at tiltræde Tjenesten eller at gaa tilsøs o. l. og mindst en Fjerdedel af Besætningen, eller hvis Besætningen bestaar af mere end 20 Mand, mindst fem af disse paastaar, at Fartøiet paa Grund af Usødygtighed (f. Ex. Mangler ved Fartøiet selv, Overlastning, mangelfuld Udrustning etc.) er uskikket til at gaa tilsøs, skal Retten saa nøie som muligt søge at overtyde sig om Paastandens Berettigelse ved Afhørelse af Besætning og Andre, som kunne oplyse noget derom. Findes Paastanden antagelig begrundet, skal Fartøiet beordres undersøgt; i modsat Fald fortsættes Sagen (som om ingen saadan Paastand var fremkommen). Dog skal Angjældende i saadant Tilfælde, forat Undersøgelse skal kunne bevilges, forinden han forlod Fartøiet eller vægrede sig for at tiltræde eller fortsætte Tjenesten have fremført til Skipperen sin Besværing over de Omstændigheder, som senere anføres til hans Disculpation.

Til at besigtige Fartøiet har Retten at opnævne en „Surveyor“, der enten kan være en af Board og Trades „Surveyors“ eller en anden dertil formentlig skikket Person, der ingensomhelst Interesse maa have hverken i Fartøi eller Ladning. „Surveyoren“ har efter fuldent Besigtigelse at afgive til Retten en Indberetning, der tillige indeholder Svar paa samtlige de ham af samme forelagte Spørgsmaal. Denne Indberetning vil derefter, saafremt der ikke er Grund til at anse den for urigtig, blive lagt til Grund for Rettens Afgjørelse.

En saadan „Surveyor“ er udrustet med samme Myndighed som de af Board of Trade under Act af 1854 ansatte Inspektører.

Omkostningerne blive at bære af Fartøiet, saafremt dette findes usødygtigt; i modsat Fald af vedkommende Sømand, i hvis Hyre Beløbet kan afkortes.

---

De i dette Afsnit hidtil omhandlede Bestemmelser angaa kun britiske Fartøier.

Mod det Misforhold, at en Handling, som bestaar i at laste et Fartøi

---

\*) hvorom udførligere i et tidligere Afsnit.

til den Grad og paa en saadan Maade, at Fare for Besætningens Liv derved opstaar, og som Loven ligeoverfor britiske Fartøier stempler som en Forbrydelse, der kan medføre indtil et halvt Aars Strafarbejde, og hvorimod der som oven omhandlet er truffet kraftige Foranstaltninger, skal uhindret kunne tage Plads paa fremmede Fartøier, der befinde sig inden britisk Jurisdiction, og som ved en saadan Handling ville tilvende sig en urimelig Fordel i Concurrancen med Landets egne Skibe, har man imidlertid søgt Betyggelse i Section 13 i Act af 1876, der lyder saaledes:

„Hvor et fremmed Fartøi i britisk Havn har indtaget hel eller delvis Ladning og det, medens det befinder sig i samme Havn er „unsafe“ paa Grund af Overlastning eller „improper“ Lastning, skal nærværende Acts Bestemmelser med Hensyn til Detention af Fartøier komme til Anvendelse paa samme Maade, som om vedkommende Fartøi havde været britisk Eien-dom; dog med følgende Modificationer:

1. En Gjenpart af den Ordre, som er udstedt for den foreløbige Detention, skal strax præsenteres Consulen for den Stat, hvor Fartøiet hører hjemme, paa eller nærmest det Sted, hvor Fartøiet er standset.

2. Naar et Fartøi er foreløbig standset, kan Consulen, paa Anmodning af Fartøiets Reder eller Fører, forlange, at den Functionær, som af Board of Trade er beskikket til at foretage Undersøgelsen, skal ledsages af en af Consulen opnævnt Person, og skal Board of Trade, saafremt Enighed opnaaes mellem dets Functionær og den af Consulen opnævnte Person, lade Fartøiet i Henhold hertil (den trufne Afgjørelses Beskaffenhed) endelig tilbageholde eller løslade. Opnaaes derimod ikke saadan Enighed, kan Board of Trade træffe sine Foranstaltninger, som om intet saadant Forlangende var blevet fremsat, og det standsede Fartøis Reder eller Fører vil have at appellere til „the Court of Survey“ og at referere til den af Surveyoren afgivne Rapport som tidligere omhandlet.

3. Saafremt Fartøiets Reder eller Fører appellerer til „the Court of Survey“, skal Consulen paa disses Anmodning kunne opnævne en competent Person til at fungere som Assessor istedetfor den Assessor, som vilde være blevet opnævnt af Board of Trade, om Fartøiet havde været britisk.

Ved Consul forstaaes her General-Consul, Vice-Consul, Consular-Agent eller anden Person, som af „a Secretary of State“ er anerkjendt som consular Tjenestemand for en fremmed Stat“.

Som det fremgaar af denne Section er det kun i Tilfælde af Overlastning eller „improper“ Lastning foretagen i britisk Havn, at den britiske Lovgivning paabyder Control med fremmede Fartøier, altsaa kun naar disses Usødygtighed er fremkaldt ved positive Handlinger foretagne inden britisk Jurisdiction. Ligeoverfor andre Aarsager til et fremmed Fartøis Usødygtighed, saasom læk eller raadent Skrog, defect Maskineri, manglende Udstyr o. l., hvilke Omstændigheder almindelig ikke kan antages at skyldes nogen i britisk Havn foretagen positiv Handling, forholder den britiske Lovgivning sig passiv, uagtet der fra flere Hold er fremkommet Krav paa Bestemmelser om Indskriden ogsaa ligeoverfor saadanne Tilfælde.

Manglen paa et fast Udgangspunkt for Bedømmelsen af, hvor dybt et Fartøi kunde tillades at laste uden derved at blive „unsafe“, en Mangel som indtil Load Line Acten af 1890 ogsaa stillede sig væsentlig hindrende i Veien for en energisk Gjennemførelse af Loven om Detention af overlastede britiske Fartøier, følte sig følgerig i en endnu høiere Grad generende ligeoverfor fremmede Fartøier. Detention af fremmede Fartøier i britisk Havn efter Section 13 i Act 1876 forekom saa sjelden, at mange fremmede Redere

og Skippere rent glemte, at Loven existerede. Da imidlertid Load Line Acten af 1890, som fastsatte Reglerne for en tvungen Lastelinie for britiske Fartøier og saaledes samtidig angav en bestemt Maalestok for et Fartøis Lasteevne under de forskjellige Omstændigheder, udkom, og Board of Trade og dets Functionærer derved fik en bestemt Analogi at gaa efter i sit Skjøn om, hvorvidt et Fartøi burde ansees som overlastet eller ikke, blev der med engang gjort en kraftig Anvendelse af nævnte Section 13. Adskillig Misforstaaelse opstod i denne Anledning, idet mange ved Overseelse af Acten af 1876 troede, at de britiske Autoriteter udenvidere bragte Bestemmelserne i Act af 1890 i Anvendelse ogsaa paa fremmede Fartøier, uagtet denne Act udtrykkelig kun omhandler britiske Skibe. Fremmede Fartøier ere ganske uberørte af denne Act, undtagen forsaavidt som dens Section 4 indeholder den Begunstigelse, at Section 13 i Act af 1876 ikke skal bringes i Anvendelse ligeoverfor et fremmed Fartøi, som opfylder de Love og Regler, som i dets Hjemland paa den Tid maatte være i Kraft i Henseende til Overlastning eller improper Ladning og som af „Her Majesty by Order in Council“ findes lige effective som de britiske Regler herom.

Section 4 i Act 1890 lyder saaledes:

„Hvor Board of Trade bevidner, at de Love og Regler, som paa vedkommende Tidspunkt ere i Kraft i en fremmed Stat angaaende Overlastning eller „improper“ Lastning, ere af samme Effectivitet, som de i „the Merchant Shipping Acts“ derom indeholdte Bestemmelser, skal det være tilladt „Her Majesty in Council“ at bestemme, at Fartøier, som tilhøre en saadan Stat og om hvilke det godtgjøres, at de befinde sig i Overensstemmelse med disse Love og Bestemmelser, ikke skulle, naar de befinde sig i britisk Havn, være Gjenstand for Detention af den Grund, at de ikke opfylde de omhandlede Bestemmelser i „the Merchant Shipping Acts“; heller ikke skal Straffebestemmelserne for sammes Ikke-Opfyldelse komme til Anvendelse.

Dog skal denne Section ikke komme til Anvendelse ligeoverfor Fartøier, som tilhører en fremmed Stat, hvis corresponderende Bestemmelser efter Hendes Majestæts Formening ikke ere udstrakte til britiske Fartøier“.

Da der i den senere Tid er fremkommen en Række af Udtalelser fra fremmede Redere og Skippere, der beklage sig over den formentligt urimelige „Indblanden“ fra de britiske Autoriteters Side i deres Forføininger mod deres Fartøier, en Indblanden som de synes at mene den britiske Regjering neppe vilde taale ligeoverfor britiske Fartøier, ja som endog af Enkelte antages at have sin Aarsag i Tilbøielighed til at berede concurrerende Nationers Fartøier Vanskeligheder, kan jeg ikke undlade at henlede Opmærksomheden paa Slutnings Bestemmelsen i Section 4 for at søge at vise, hvor lidet begrundet disse Klager synes at være. Denne Bestemmelse er formentlig netop et Udtryk for, at de britiske Statsmyndigheder saalangt fra at ville stille sig fiendtlige ligeoverfor, at fremmede Nationer ville lade deres Foranstaltninger til Betyggelse mod usødygtige Fartøier komme til Anvendelse ogsaa ligeover britiske Skibe, som befinde sig indenfor vedkommende Stats Jurisdiction, at den britiske Lovgivning tvertimod opstiller Reciprocitet i dette Forhold som en udtrykkelig Betingelse for, at fremmede Nationers Skibe kunne nyde godt af de i nævnte Section 4 tilsagte Begunstigelser.

Efter Conferencer, som jeg har havt angaaende dette Spørgsmaal saavel med vedkommende Functionærer i Board of Trade, som med andre hermed fuldt fortrolige Personer, tør jeg som min personlige Opfatning trygt udtale, at den i den senere Tid stedfundne energiske Gjennemførelse af Bestemmelserne om overlastede fremmede Fartøier i britiske Havne paa ingen Maade

skyldes Motiver som de anførte, men at de trufne Forføininger have sin Grund i Board of Trades og den store britiske Almenheds stærke Misbilligelse af, at fremmede Redere og Skippere inden britisk Jurisdiction gennem Overlastning af sine Fartøier foretage en Handling, som Loven ligeoverfor britiske Fartøier stempler som forbrydersk og belægger med anselig Straf, og til hvis Forebyggelse det endelig er lykkedes at faa truffet gennemgribende Forholdsregler.

At britiske Skibsredere derhos har beklaget sig over, at de britiske Autoriteter undertiden udviste Slaphed i Gjennemførelsen af Bestemmelserne mod Overlastning af fremmede Fartøier og at disse derved opnaaede en illegitim Fordel i den særlig under de nuværende lave Fragter indtraadte skarpe Concurrance, synes ogsaa at have megen Berettigelse for sig.

Jeg tror idetheletaget, at det vilde vise sig at være en betydelig Underverderen af Styrken af den i de senere Decennier i England stadig voxende Stemning for Beskyttelse af Menneskeliv tilsøs ved Control fra Statens Side, at gjøre sig nogen Forventning om, at der — paa Grund af Henvendelser fra fremmede Staters Regjeringer eller af andre Aarsager — vil kunne opnaaes nogen Afkortning i den principmæssige Gjennemførelse af Lovens Bestemmelser om Overlastning af fremmede Fartøier i britiske Havne, saalænge ikke vedkommende fremmede Nation selv finder at burde træffe betryggende Foranstaltninger herimod.

Saavidt vides har Section 4 i Act 1890 endnu ikke fundet nogen Anvendelse; men tør det vel antages, at fremmede Stater, som have en nogenlunde udviklet Fragtfart paa Storbritannien, ville finde det i sin Interesse, til Undgaaelse af de store Ulemper, som Detention paa Grund af Overlastning altid medfører, at træffe saa effective Bestemmelser med Hensyn til Lastning af sine Fartøier, at samme af det britiske Board of Trade ville kunne godkjendes som ligesaa betryggende som dets egne, og derved sikre sig mod Intervention af de britiske Autoriteter.

I Forbindelse med de citerede Bestemmelser om Detention af „unsafe“ Fartøier kan her bemærkes Forskrifterne i Section 6 af Act 1873, der gaar ud paa, at saafremt et britisk Fartøi er udgaaet af det britiske Register paa Grund af Skibbrud, Abandon eller af andre Aarsager end Kapring af Fienden, eller det er gaaet over til en Person, som ikke er qualificeret til at eie britisk Fartøi, skal saadant Fartøi ikke kunne registreres, forinden det, paa Bekostning af den Person, som ansøger om Registreringen, er blevet undersøgt af en af Board of Trades „Surveyors“ og af ham har erholdt Sedygtigheds Attest.

#### „Load Line“ (& Draft of Water Marks).

En af de væsentligste Aarsager til Vanskeliggjørelsen af en effectiv Gjennemførelse af Lovgivningens Bestemmelser om Detention af „unsafe vessels“ har som i forrige Afsnit paavist vist sig at ligge i Manglen paa tydelige og uomdisputerlige Regler for vedkommende Funktionær, der i det enkelte Tilfælde har at gribe ind. Efter Forholdets Natur har det altfor meget maattet overlades til disses individuelle Skjøn og Discretion at afgjøre, hvorvidt et Fartøi bør betragtes som „unsafe“ eller ikke. Den naturlige Ængstelse forat komme til at tage fejl og derved foraarsage Tids-spilde og Ubehageligheder for Fartøiet samt muligens et betydeligt økono-

misk Ansvar for det Offentlige erkjendes at have medført, at man ofte har udvist en altfor stor Lemfældighed ligeoverfor Fartøier, som paa ingen Maade burde have været tilstedte at gaa tilsvær. Som ogsaa tidligere bemærket har dette især Tilfældet ligeoverfor Spørgsmaalet om Fartøiers Usødygtighed paa Grund af Overlastning.

Under Følelsen heraf har der i længere Tid hævet sig stærkere og stærkere Røster for, at ethvert britisk Fartøj bør være forsynet med et Mærke, udover hvilket det ikke skal være tilladt at lastes, en saakaldt „compulsory load Line“. Flere kongelige Commissioner har behandlet Spørgsmaalet; men har de Indvendinger og Betæneligheder, som — særlig fra Rederens Side — har reist sig herimod, været saa mægtige, at det først var i 1890, at Sagen fandt sin endelige Løsning og at en saadan „compulsory Load Line“ ved Act af 9de Juni s. A. fastsattes. Ved Act af 1876 var det vistnok bestemt, at britiske Fartøier skulde være forsynede med en „Load Line“, udover hvilken Fartøiet ikke maatte lastes; men da den kunde placeres efter Rederens eller Skipperens Forgodtbefindende, frembød denne Bestemmelse liden Garanti mod Overlastning. Reglerne herfor samt for de saakaldte Deck Lines findes i Section 25 og 26, der fastsætte:

Section 25. „Ethvert britisk Fartøj (undtagen Fartøier under 80 Register Tons Drægtighed og udelukkende anvendte i Kystfart, Fartøier udelukkende engagerede i Fiskeribedriften samt Lystyachter) skal være paaførte permanente og tydelige Linier af mindst 12 Tommers Længde og en Tommes Bredde, malede langsefter hver Side midtskibs eller saa nær midtskibs som muligt og angivende Placeringen af ethvert Dæk, som er over Vandet.

Den øvre Kant af hver af disse Linier skal befinde sig i Niveau med Oversiden af Dæksplanken nærmest Dolbordet ved Mærkestedet.

Linierne skulle være hvide eller gule paa mørk og sorte paa lys Grund.“

Section 26. „Med Hensyn til Anbringelsen af en Lastelinie paa britiske Fartøier skal følgende Regler iagttages:

1) Eieren af ethvert britisk Fartøj (undtagen Fartøier under 80 Register Tons Drægtighed, der udelukkende ere engagerede i Kystfart, Fartøier udelukkende engagerede i Fiskeribedriften samt Lystyachter) skal, forinden han udklarerer sit Fartøj fra nogen Havn i det forenede Kongerige for hvilkensomhelst Reise, for hvilken han er pligtig at udklarere samme, eller saafremt saa ikke er gjørligt, saasart ske kan, afmærke paa hver af Fartøiets Sider midtskibs eller saa nær midtskibs som muligt, i Hvidt eller Gult paa mørk Grund og i Sort paa lys Grund, en circular „disc“ 12 Tommer i Diameter, med en 18 Tommer lang horizontal Linie trukken gennem dens Centrum.

2) Denne „disc’s“ Centrum skal angive den maximale Lastelinie i salt Vand, hvortil Eieren agter at nedlaste Fartøiet for den forestaaende Reise.

3) Han skal derhos, ved saaledes at udklarere Fartøiet, angive i den „form of entry“, som leveres til „the Collector“ eller anden „principal Officer of Customs“, en skriftlig Erklæring om Distancen (i Fod og Tommer) mellem „disc’ens“ Centrum og den øvre Kant af hver af de Linier, som angive Positionen af de Skibsdæk, som befinde sig ovenfor dette Centrum.

4) I Mangel af Afleverelse af saadan Angivelse for et Fartøj, kan dette nægtes Udklarering af hvilkensomhelst Toldfunctionær.

5) Fartøiets Fører skal indføre en Gjenpart af denne Angivelse i Mandskabets Hyrekontrakter, og skal ingen Paamønstringsbetjent foretage nogen Paamønstring, forinden saa er skeet.



6) Føreren skal endvidere indføre en saadan Gjenpart i den officielle Logbog.

7) Et Fartøj, som er mærket i Overensstemmelse med denne Sections Forskrifter, skal forblive mærket saaledes indtil dets Tilbagekomst til en Losseplads i det forenede Kongerige.“

Samme Acts Section 28 sætter en Straf af indtil 100 £'s Bøder for den Person, som „forsømmer at have sit Fartøj saaledes mærket, at det i Saltvand synker under „Disc'ens“ Centrum, samt for den Person, som skjuler, fjerner, forandrer eller tillader nogen anden Person under sin Commando at foretage en saadan Handling“. Hvis noget af de i samme Act paabudte Mærker i nogen Henseende er unøiagtigt, saaledes at Feiltagelser deraf kan opstaa straffes Eieren med indtil 100 £'s Bøder.

Denne Acts Bestemmelser med Hensyn til „Load Line“ viste sig imidlertid snart at være uden synderlig practisk Nytte, og Klager over, at mange Fartøier vedblive at sendes tilsøs i overlastet Tilstand, løde lige stærkt og hyppigt som tidligere. I 1884 blev derfor efter Foranledning af den daværende „President of the Board of Trade“, Mr. Joseph Chamberlain, nedsat en Committee bestaaende af de mest competente Mænd paa Skibsfartens Omraade — blandt Andet af Secretæren for Board of Trades Marine Department og Representanter for Lloyds Register og the Liverpool Underwriters Registry — hvem det blev givet i Opdrag at tage under Overveielse:

hvorvidt det antages gjørligt at forme almindelige Regler for „freeboard“, som vilde kunne hindre farlig Overlastning af Fartøier uden samtidig paa nogen urimelig Maade at intervenere ligeoverfor Skibsfarten?;

samt i bekræftende Fald, om nogen og i Tilfælde hvilken af de allerede eksisterende Tabeller — med nogen og i Tilfælde hvilke Forandringer — kunde benyttes; eller om andre og i saa Tilfælde hvilke Tabeller burde antages?;

samt i Tilfælde i hvilken Udstrækning saadanne Tabeller kunde betragtes som faste Regler og hvilken Grad af Discretion der maatte kunne overlades til vedkommende Functionærer, som havde at gennemføre dem?.

Uanseet det overordentlige Fond af Indsigt og Erfaring saavel paa det rent tekniske som paa andre Omraader, denne Committee efter sin Sammensætning maatte antages at representere, foretog den dog in corpore en Række Besøg i alle betydeligere britiske Havnestæder forat gjøre fælles Iagttagelser med Hensyn til det virkende „Load Line“-System, og om hvordan og hvormeget Fartøier nedlastes under samme, samt forat indsamle alle saadanne Oplysninger, som Redere, Agenter, Skippere, Sømænd og andre til Skibsfarten knyttede Personer vare istand til at give. Desforuden blev der — paa den for engelske Commissioner almindelige Fremgangsmaade — indkaldt til dens Møder i London en Mængde Vidner, repræsenterende enhver Interesse og ethvert Synspunkt paa det paagjældende Feldt, til at afgive Vidnesbyrd. Paa denne Maade blev selvfølgelig et betydeligt og værdifuldt Materiale samlet.

Det Resultat, hvortil denne Committee, som det paafølgende Aar afsluttede sine Arbejder, kom, gik ud paa, at det antoges gjørligt at forme almindelige Regler for „freeboard“, som uden paa nogen urimelig Maade at intervenere ligeoverfor Skibsfarten ville forebygge farlig Overlastning af Fartøier. Tabeller herfor vare derhos udarbejdede af Committeeen og ansaes af samme at være saa fuldstændige og nøiagtige, at de kunde anvendes paa ihvertfald alle dengang eksisterende og i den nærmere Fremtid antagelig forekommende Typer af Fartøier, samt uden at anden og mere

Discretion behøvedes at overlades vedkommende Functionærer, som vilde have at bringe dem i Anvendelse, end hvad vedkommende Fartøis særlige Beskaffenhed og Tilstand tilsagde. Det „freeboard“, som disse Tabeller fastsætter, er det, som blev antaget at være det rimelige for Fartøier af højeste Classe i Lloyds Register (eller for Fartøier af tilsvarende Bonitet), og ere derfor forudsatte at burde skjærpes for Fartøier af ringere Styrke.

Tabellerne ere af samme almindelige Form som de indtil den Tid af Lloyds Register adopterede og indeholde i Lighed med disse Reservationen „above water of a regulated minimum percentage of the total buoyancy“. Samtidig yde disse Tabeller Sikkerhed for en tilstrækkelig Høide af Dæk ovenfor Vandet, en Omstændighed, som Board of Trades Raadgivere sees at have tillagt megen Betydning. Ligeledes er der taget fuldt Hensyn til sammes Opfatning af Nyttens af „forecastles“, „poops“ og lignende „deck erections“ samt af Nødvendigheden af rummeligt „freeboard“ for „flush deck vessels“, som ikke have saadanne Paabygninger. Paa samme Maade med Hensyn til Fartøier af ualmindelige Proportioner og Construction. Board of Trades Distinction mellem Sommer- og Vinter-„freboard“ er ligeledes bleven adopteret.

Det Factum, at Committeen enstemmig kom til det omhandlede Resultat, fortjener formentlig at tillægges den største Betydning.

Angaaende Spørgsmaalet om en „compulsory Load Line“ udtaler Board of Trade i et Memorandum af 1883 blandt Andet følgende:

„Det maa forøvrigt erindres, at dette Spørgsmaal ikke bør betragtes fra en Skibsreders Synspunkt. Hvis man altid turde gaa ud fra, at det i ethvert Tilfælde var Skibsrederens Hovedformaal at faa bragt Fartøiet frem i god Behold, var idetheletaget enhver Lovgivning og Statscontrol paa dette Gebet ganske overflødig.

Men under den raadende Tingenes Tilstand er dette ingenlunde Tilfældet; man vilde ofre Hensynet baade til Almenheden og de Personer, hvis Liv her staar paa Spil, om man ikke sørgede for at træffe saadanne Forholdsregler, som kunne bringe den Ukyndige og Hjerteløse til at opfylde de Pligter, han ellers vilde tilsidesætte. — Regler og Foranstaltninger, der, om de maatte være baserede paa den Erfaring og Indsigt, som „the inferior class“, af Skibsredere turde præstere, kun ville være et Onde og ville blot komme til at sænke istedetfor at hæve Maalestokken.“

Som nævnt var det først i 1890 at Committeens Forslag blev ophøiet til Lov. Denne Lov, der som det vil sees tillige tillægger de af Committeen udarbejdede Tabeller for „freeboard“ Lovskraft, lyder saaledes:

„Section 1. „The Merchant Shipping Act“ af 1876 skal fra og med Udløbet af 6 Maaneder efter denne Lovs Udfærdigelse lyde, som om i sammes Section 26 og 27 følgende Subsection var indtaget istedetfor disse Sectioners respective Subsectioner No. 2:

2) Denne „Disc's“ Centrum skal anbringes paa et saadant Niveau under den ved nærværende Lovs Bestemmelser paabudne Dæklinie, som maa blive approberet af Board of Trade, og skal (dette Centrum) angive den Maximumslastelinie, hvortil det skal være lovligt at nedlaste et Fartøi.

Disc'en bliver at placere i Overensstemmelse med Tabeller udfærdigede af „the Load Line Committee“, som er bleven nedsat forinden denne Lovs Vedtagelse, dog med saadan Modification, som nødvendiggjøres ved Forskjellen mellem den ved „the Merchant Shipping Act“ af 1876 fastsatte Plads for Dæklinien og Stedet for Anbringelsen af den Linie, fra hvilken „freeboard“ er udmaalt efter bemeldte Tabeller; samt med saadanne mulige

Forandringer i Tabellerne og sammes Anvendelse, som fra Tid til anden maatte blive sanctionerede af Board of Trade.

Ved at sanctionere saadanne Modificationer skal Board of Trade tage Hensyn til enhver Forestilling, som maatte gjøres til samme af hvilkenksomhelst Corporation eller Association „for the Survey or registry of shipping“, som paa den Tid maatte være nedsat eller approberet af Board of Trade med Hensyn til nærværende Act.

Section 2. I) Board of Trade skal beskikke „the Committee of Lloyds Register of British and Foreign Shipping“ eller, efter Option fra vedkommende Fartøis Eier, hvilkenksomhelst anden af Board of Trade approberet „Corporation or association for the Survey or registry of Shipping“ eller en af Board of Trades Functionærer, udvalgt specielt af samme for dette Øiemed, til at approbere og attestere paa Board of Trades Vegne fra Tid til anden Placeringen af enhver saadan „disc“, som oven omhandlet, samt enhver Forandring i samme; Gebyret for saadan Approbation eller Attest bliver at fastsætte af Board of Trade.

II) Board of Trade har at udfærdige Regler:

a) for Bestemmelsen af de Linier og Mærker, der blive at anvende i Forbindelse med „disc'en“ til Angivelse af Maximumlastelinien under de forskjellige Omstændigheder og til de forskjellige Aarstider, samt for Tilkjendegivelsen af, at Forskrifterne i „the Merchant Shipping Act“ af 1876 skulle gjælde, somom en saadan Linie var trukket gennem „dis'ens“ Centrum.

b) for hvordan „disc'en“ samt de Linier og Mærker, som blive at benytte i Forbindelse med samme, skulle afmærkes eller fæstes paa Skibet ved Maling, Indhugning eller paa anden Maade.

c) for Fremgangsmaaden ved Ansøgning om samt Formen for Certificater under denne Act;

d) hvorved paabydes Indførelsen af saadanne Certificater og andre Detaljer angaaende Fartøiets Dybgaende og „freeboard“ i dettes officielle Logbog eller anden Publication deraf ombord i Fartøiet samt (Regler) med Hensyn til Afgivelsen af Gjenparter af saadan Indførsel.

Alle saadanne Regler, skulle, saalænge de ere i Kraft, have samme Virkning, somom de havde været udfærdigede ved nærværende Act.

Section 3 omhandler Regler for coloniale Fartøier.\*)

Section 4 er citeret og behandlet i Afsnittet om Detention.

Section 5: Med Hensyn til „the Merchant Shipping Act“ af 1876, saaledes som forandret ved denne Act, skal ved Udtrykket „midtskibs“ forståes Midtpunktet af Længden af Lasten Vandlinien maalt fra Forsiden af Stemmen til Agtersiden af Agterstemmen.

Jeg tillader mig at vedføie 1) et Exemplar af de af Board of Trade i August 1890 udfærdigede „Instructions to Surveyors“, indeholdende de af „the Load Line Committee“ af 1885 udarbejdede „tables of freeboard“ tilligemed Committee's Forklaring af samme; 2) et Exemplar af et af Board of Trade udfærdiget „Memorandum of explanatory notes on the application of the Tables of Freeboard drawn up with a view of securing uniformity of practice on the part of those entrusted with the assignment of freeboard under the Load Line Act of 1890“; 3) et Exemplar af „Regulations made by the Board of Trade under the Merchant Shipping Act 1890“; 4) et Exemplar af „Board of Trades“ „Instructions to Surveyors as to Surveys for

\*) De for coloniale Fartøier givne særskildte Bestemmelser ere idetheletaget ikke medtagne i nærværende Fremstilling.

Load Line“; 5) et Exemplar af Board of Trades „Instructions to Principal Officers; Marking of Load Line on Passenger Steamers“ 6) et Exemplar af Board of Trades „Instructions to Consuls with reference to the Merchant Shipping Act 1890, relating to Load Lines for Merchant Ships;“ 7) et Exemplar af Board of Trades „Instructions to Officers in British Possessions abroad with reference to the Merchant Shipping Act 1890 relating to Load Lines for Merchant Ships“.

I Forbindelse med Bestemmelserne angaaende „Load Line“ kan nævnes nogle Forskrifter om andre Mærker, hvormed britiske Fartøier skulle være forsynede, særlig de saakaldte „Draught of Water Marks.“ Om disse indeholder Section 3 i Act 1873 den Bestemmelse, at ethvert britisk Fartøi, forinden det indregistreres som saadant (samt alle før 1874 allerede indregistrerede britiske Fartøier) skal være bestandig tydeligt mærkede paa følgende Maade:

Fartøiets Navn skal være angivet paa hver Side af Bougen og paa Agterstævnen; paa det sidste Sted tillige Registreringsstedet; paa mørk Bund med hvide eller gule Bogstaver og paa lys Bund med sorte Bogstaver. Bogstaverne skulle være mindst 4 Tommer høje og af forholdsvis Bredde.

Fartøiets officielle Nummer og registrerede Tonnage skal være indhugget i dets „mainbeam“.

En Scala af Fod angivende Fartøiets Dybgaende skal være afmærket paa hver Side af Stemmen og af Agterstemmen i store romerske Bogstaver eller i Tal af mindst 6 Tommers Længde, og skal den laveste Kant af saadanne Bogstaver og Tal falde sammen med den „draught line“, som derigjennem angives. Saadanne Bogstaver eller Tal skulle anbringes ved at indhugges og at males i Hvidt eller Gult paa mørk Bund og eller paa saadan Maade, som Board of Trade fra Tid til anden maatte bestemme.

Board of Trade har dog Competance til at undtage visse Klasser af Fartøier fra Sectionens Bestemmelser.

Saafremt Scalaen i Fod, der angiver Fartøiets Dybgaende, i nogen Henseende er feilagtig og egnet til at mislede, har Rederen at bøde indtil 100 £.

De ved denne Section paabudte Mærker skulle stadig vedligeholdes og skal ingen Forandring foretages i samme, medmindre de dermed betegnede Angivelser have undergaaet Forandringer overensstemmende med Forskrifterne i „the Merchant Shipping Acts“.

Enhver Reder eller Fører af britisk Fartøi, som undlader at lade sit Fartøi mærke som her anført eller at lade det holde saaledes mærket, samt enhver Person, som skjuler, fjerner, forandrer, overstryger eller udskraber noget af de omhandlede Mærker — undtagen i det ovennævnte Tilfælde eller for at undgaa at kapes af Fienden — skal for enhver saadan Forseelse bøde indtil 100 £, og kan hvilkensomhelst Toldembedsmand, saafremt han modtager en Erklæring fra en af Board of Trades „Surveyors“ eller Inspektører, om at et Fartøi er utilstrækkeligt eller feilagtigt mærket, tilbageholde samme, indtil Manglen eller Feilen er bleven berigtiget.

Fiskefartøier, der ere lovligt registrerede samt forsynede med Navn og Nummer, behøve ikke at være paaførte Navn og Registreringssted efter denne Sections Regler.

Om Controllen med Fartøiers Dybgaende bestemmer Act 1871, Section

5, at Board of Trade i ethvert Tilfælde og i enhver Klasse af Tilfælde, hvor det ansees hensigtsmæssigt, kan overdrage en for dette Øiemed af samme beskikket Person at optegne ethvert søgaaende Fartøis Dybgaaende saaledes som angivet ved Scalaen i Fod paa For- og Agterstemmen, naar Fartøiet forlader Dok, Brygge, Lasteplads eller Havn forat gaa tilsøs. Vedkommende Functionær skal herom føre en Fortegnelse, som med visse Mellemrum bliver at indsende til Board of Trade (i Original eller Copi). Denne Fortegnelse (record) bliver i Tilfælde at godkjende som Bevis for Fartøiets Dybgaaende paa vedkommende Tidspunkt.

Endvidere skal Føreren af ethvert britisk Fartøi, ved sammes Afgang fra hvilkensomhelst Dok, Brygge, Lasteplads eller Havn (forat gaa tilsøs) anføre Fartøiets Dybgaaende i den officielle Logbog, og har han at forevise saadan Optegnelse til hvilkensomhelst „Principal Officer of Customs“, naar det maatte forlanges. Unkladelse heraf straffes med en Bod af indtil 20 £.

Om „recorden“ af Dybgaaende bestemmer fremdeles Act 1873, Section 4, at den i Act 1871, Section 5 fastsatte „record“ desuden skal specificere Udstrækningen af Fartøiets „clear Side“ i Fod og Tommer.

Ved Udtrykket „clear Side“ betegnes Høiden fra Vandet til Oversiden af den Dæksplanke, hvorfra det i Fartøiets Register angivne „depth of hold“ er maalt; Maalet af „clear Side“ bliver at tage fra Skibssidens laveste Del.

Skibsførere ere forpligtede til at tillade den Functionær, som er beskikket forat optegne Fartøiers Dybgaaende, at gaa ombord og foretage saadanne Undersøgelser og Maalninger, som udfordres til saadan „record“. Lægger Skipperen Hindringer i Veien for nogen saadan Functionær eller tilsteder han nogen under sin Commando staaende Person at gjøre dette, straffes han med indtil 5 £s Bøder.

---



# Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler  
for 1891 m. M.,

No. 18.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1892.

---

I Kommission hos H. Aschehoug & Co. Subskriptionspris 2 Kroner Aaret  
og for Udenbysboende Porto 20 Øre.

---

## Adelaide.

Til Hovedstationen ankom af norske Skibe: Med Ladning fra Norge 4 dr. 3 745 Tons, fra Sverige 5 dr. 3 779 Tons og fra andre Lande 11, dr. 10 323 Tons. I Ballast fra andre Lande 6 dr. 2 990 Tons. Ialt 26 dr. 20 837 T., hvoraf Dampskibe 2 dr. 3 916 Tons. Bruttofragt for Indgaaende: Fra Norge £ 4 553, fra Sverige £ 5 634, fra andre Lande £ 12 360, ialt £ 22 547.

Der afgik til andre Lande med Ladning 14 norske Skibe dr. 11 377 Tons, og i Ballast 13 dr. 9 766 Tons, ialt 27 dr. 21 143 T., hvoraf Dampskibe 2 dr. 3 916 Tons. Bruttofragter £ 10 565.

For Ordre anløb 4 norske Skibe dr. 4 713 Tons.

Fra Vicekonsulstationen mangler Opgaver.

---

### *Aarsberetning dateret 4de Juni 1892.*

I Aaret udlossede 11 Skibe tilhørende de forenede Riger og 4 fra andre Lande, Ladninger direkte fra Sverige og Norge, væsentlig bestaaende af skaaren Trælast, som Planker, Battens og Bord. Efterspørgselen efter Trælast var i 1891 god, især i de sidste 6 Maaneder, men mod Aarets Slutning blev det klart, at Forraadet, især af Gulvbord, vilde blive større end Efterspørgselen, hvorfor Priserne vilde blive ligesaa lave som i 1890. Der noteredes for røde og hvide deals henholdsvis fra 4—4½ og 3—3½, 9 × 3 pr. Fod. Pr. 100 løbende Fod noteredes for Bord: 1⅛ 7 sh. 6 d—8 sh. 6 d, 7/8 6 sh. 3 d—7 sh. 3/3, 5 sh. 3 d—6 sh. 3 d, 1/2, 3 sh. 10 d—4 sh, Weatherboards 3 sh. 10 d—4 sh.

Broken Hill tager for Tiden ingen Trælast, da den ringe Tilgang af Vand har frembragt en Standsning i Bygningsvirksomheden. Wallamo og Moonta Gruberne har næsten ikke brugt noget paa Grund af nylig Strike i den sidstnævnte.

Værdien af Indførselen fra Sverige og Norge var £ 46 310. Handelen med Oregon fra Puget Sound var i Aaret livlig, og flere af de forenede Rigers Skibe anvendtes i at føre Trælast derfra. Denne Slags Trælast bru-

ges mest til Grubetømmer. Som sædvanlig fandt endel indirekte Indførsel fra Norge og Sverige via London og flere kontinentale Havne af ikke nøie bekendt Omfang, Sted, bestaaende af Øl, Melk, Fyrstikker, Fisk etc., samt en stor Del Bord skaaret i Skotland af Trælaster fra Sverige og Norge.

I forrige Rapport meddeltes at Høsten var 7 bushels Hvede, ialt 12 950 009 Bushels; men dette Tal naaedes ikke, da Høsten kun blev 9 399 389 b. eller i Gjennemsnit 5 b. 37  $\text{F}$  pr. Acre. Hovedmængden af Hvede gik som sædvanlig til Europa, hvorefter Sydafrika er vor bedste Kunde. Smaa Kvantiteter udførtes ogsaa til Mauritius og Java, og en Lading til Sydamerika. I denne Fart sysselsattes flere af de forenede Rigers Skibe. Skjøndt Aarets Høst var under middels ansees den nuværende at være endnu ringere, nemlig kun fem bushels pr. Acre; men Kornet er af god Kvalitet, og med høiere Priser end i forrige Aar vil Landmanden ikke være i en meget slettere Stilling end før. Det dyrkede Areal anslaaes til 1 625 000 Acres med et gjennemsnitligt aarligt Udbytte af 5 bushels, eller 8 125 000 b.; fradraget for Sædekorn 1 800 000 og for Føde 1 760 000, eller tilsammen 3 560 000 b., tilbagestaar 4 565 000 b. eller 121 733 Tons til Export, hertil kommer 25 000 Tons af sidste Høst hos Kjøbmænd og Landmænd, altsaa ialt ca. 146 000 Tons mod Udførelsen forrige Aar, 242 000 Tons. Naar fra Beløbet trækkes 100 000 Tons bestemt for de australiske Kolonier, Sydafrika etc., bliver kun 46 000 Tons igjen til Export til Europa, hvorfor mange Skibe maa gaa herfra i Ballast søgende Fragt andetsteds.

Stor Virksomhed vises i andre Industrigrene, som Uldindustrien, Vindyrkning, Grubedrift efter Guld, Sølv og Kobber. Vinfabrikationen gjør stærke Fremskridt og al den Vin, vi har til Export, finder et villig Marked i London. Sidste Vinhøst gav en Kvantitet af 762 766 Gallons, hvoraf udførtes 288 188 Gallons til angiven Værdi £ 58 624. Exporten af Wattle Bark var £ 40 000. I den sidste Del af Aaret var der en Stilstand i Kobberindustrien, da Arbejderne i Koloniens største Grube, Moontagruben, gjorde Strike i flere Uger, og Prisen paa Kobber var lav. Hele Exporten i 1891 var kun 3 551 Tons, Værdi £ 182 142.

Uldproduktionen gaar stedse tilfredsstillende frem og er en af vore første Indtægtskilder, idet hele Exporten udviser en Værdi af £ 2 116 116, heri indbefattet en stor Del fra New South Wales og Victoria, der udføres over sydaustraliske Havne.

Hele Værdien af Koloniens Export i Aaret var £ 10 512 049 og af Importen £ 9 956 541, heri indbefattet Grændsedistrikternes Gruber.

Koloniens Befolkning var i April 1891, 315 048 mod 276 414 i 1881. Den ringe Tilvæxt forklares af en stærk Udvandring for 2—3 Aar siden, da Tiderne var gode i Victoria, samt af Udvandringen til Sølvgruberne i Broken Hill i New South Wales.

At bemærke var Ankomsten af det første norske Dampskib, Herman Wedel Jarlsberg.

Der afmønstredes 20, paamønstredes 41 og rømte 27 Mand fra norske Skibe.

**R. Barr-Smith,**



## Havana.\*)

*Skrivelse dateret 12te September 1892.*

Jeg har modtaget Deres Ærede af 19 August og ser deraf, at De ikke anser min Rapport af 15 April tilstrækkelig udtømmende, men ønsker yderligere Underretning om den norske Skibsfart her i Landet og Forandringerne i Toldtariferne.

Skibsfart. Udenfor Frugttraden er der her i Landet kun ringe Bevægelse i den norske Skibsfart, som det vil fremgaa af de aarlige Lister. Jeg vedlægger en Opgave over Skibsfarten her i Havnen i de sidste 5 Aar:

Der ankom til Havana af norske Skibe:

1887: med Ladning 7, hvoraf afgik med Ladning 4.

1888: med Ladning 12, i Ballast 1, afgik med Ladning 6.

1889: med Ladning 7, afgik med Ladning 2.

1890: med Ladning 12, afgik med Ladning 4.

1891: med Ladning 12, afgik med Ladning 6.

1892: (indtil 1 September): med Ladning 29 (hvoraf med Klipfisk direkte fra Norge 3), i Ballast 2. Afgik med Ladning 9.

Frugttraden. Jeg har anmodet Vicekonsulen i Baracoa om efter Deres Ønske at sende mig Opgaver over Exporten i de sidste 5 Aar og vil sende dem, saasnart de ankommer. Foruden Baracoa og Havana er Gibara den eneste Havn, hvor Frugt udføres i norske Skibe; og skjøndt der ikke er nogen Vicekonsul dersteds, vil jeg ogsaa se at skaffe en Rapport fra denne Havn.

Siden Marts Maaned d. A. har de norske Dampskibe „Alert“, „Kitty“, „Victoria“ og „Kong Frode“ gjort regelmæssige Ture her til Havnen fra New York med Stykgods og tilbage med Sukker eller Frugt herfra eller fra nogen af Øens Udhavne.

Jeg sender under Korsbaand et Aftryk af den nye Toldtarif, der traadte i Kraft 1ste Juli.

Norsk Klipfisk, der med megen Vanskelighed erholdt toldfri Adgang efter 1ste September 1891 (af Hensyn til Traktaten mellem de forenede Stater og Spanien og Mestbegunstigelsesklausulen i den daværende Traktat mellem Sverige og Norge og Spanien), har efter 1 Juli 1892 ifølge 2den Kolonne af den nye Tarif at erlægge \$ 1.80 pr. 100 Kilo, den samme Told som Halifax og Newfoundlands Fisk. Den amerikanske vedbliver at være toldfri.

Forinden 1ste September 1891 erlagde, som det vil erindres, norsk Fisk \$ 2.85 og kanadisk og amerikansk \$ 1.80. Som det vil sees er norsk Fisk i den nye Tarif begunstiget med Hensyn til Toldbehandling i Forhold til den kanadiske.

Den amerikanske tørrede Fisk, der indføres her, er for det Meste af daarlig Kvalitet, og kan ikke, ialfald ikke i nogen Udstrækning, konkurrere med den norske.

Noteringerne for Klipfisk er for Tiden: Norsk \$ 8 pr. lbs., kanadisk \$ 6, amerikansk \$ 4.

I Skrivelse af 24 Septbr. har Generalkonsulen meddelt følgende Opgave over Udførselen af Bananer fra **Gibara**: 1889: med 20 norske Skibe 103 206 Bundter, med 5 amerikanske 8 240 Bundter. 1890: 35 norske, 225 952 B., 4 amerik. 31 177 B., 1891: 77 norske 466 550 B., 9 amerik. 42 952 B., 5 britiske 35 000 B., 1892: 94 norske, 744 050 B., 16 britiske, 120 000 B., 9 amerik. 64 100 B., 2 svenske 16 000 B.

**Edward Francke.**

\*) Se No. 9 pag. 407.

## Leipzig.

*Aarsberetning dateret 15de Juli 1892.*

Følgende Dividender er for Aaret 1891 betalt af Aktieselskaber m. fl.: Allgemeine Deutsche Credit Anstalt 9 %, Leipziger Bank 6 $\frac{1}{2}$  %, Leipziger Feuerversich. Anstalt pr. Actie (indbetalt M 2 400), M 720, Leipzig Immobiliengesellschaft 7 $\frac{1}{2}$  %, Leipzig Kammgarn Spinnerei 4 %, Leipzig Vereinsbier Brauerei 21 %, Communalbank für das Königreich Sachsen, domicilieret her, 8 $\frac{1}{2}$  %, Leipzig Lebensvers. Gesellschaft Teutonia 11%, Leipzig Kammgarn Spinnerei Stöhr & Co., 5 %, Leipzig. Wollkammeri 20 %, Leipzig. Credit & Sparebank 8 %, Leipzig. Pferdebahn 8%, Leipzig. Bierbrauerei Riebeck & Co. 10 %, Leipzig. Malzfabrik Schkenditz 9 %.

Rigsbankens Hovedsæde i Leipzig havde en Omsætning af M. 3 711 624 700, Aaret 1891 var i finansiell Henseende et Nedgangens Aar. Publikum holdt sig muligtst borte fra Børsforretninger. Næsten hele Aaret truede Kriser paa Europas større Markeder.

Efter de kongelige Gewerbeinspektørers Beretning var Leipziger Industriens Stilling i 1891 utilfredsstillende; i de fleste Brancher maatte man paa Grund af de toldpolitiske Forhold og Pengemarkedets Stilling indskrænke Produktionen i Forhold til den formindskede Efterspørgsel, og Arbeiderstanden led under den meget hemmede Forretningsgang. I nogle Braucher fremtraadte dog en glædelig Virksomhed.

Af Brunkulværker er der kommet to nye til, medens tre af de ældre har udvidet sin Virksomhed. Et større Værk ophørte ved Kulfeldtets Afbygning.

Teglværkerne led under altfor stort Tilbud af brændte Sten og formindsket Byggelyst; flere Anlæg indstillede Driften. Stentøifabrikerne var rigelig sysselsat. To nye Fabriker, en Hydrosandsten og en Mørtelfabrik, oprettedes i Leipzig. Jernstøberierne, Jernbygningsfabrikerne, Kleinsmedarbejder for Bygninger, Metal- og Bronzevarefabrikerne var i 1ste Halv-aar virksomme og lønnende, men senere klagedes over Mangel paa Bestillinger.

De to Fabriker af Staalpenne klagede over lave Priser paa konkurrerende fremmede Varer. Pianofabrikerne med tilhørende Mekanik-Fabriker var som Regel vel forsynet med Bestillinger. Ligesaa Maskinfabrikerne; kun enkelte gjorde Indskrænkninger. Fabriker for Specialiteter, saasom Anlæg af elektrisk Belysning, Fremstilling af Luftkompres m. M. maatte delvis arbejde paa Overtid. I Leipzig oprettedes en Blyrørfabrik, medens den i Mittweida værende mekaniske Kradsefabrik vil anlægge et eget Traad-trækkeri til at fremstille hærdet fin Staaltraad med en Aarsproduktion af indtil 150 000 Kg. De kemiske Fabriker havde nok af Bestillinger, især Fabrikerne for kemiske Olier og Essentser. Den af Firmaet Schimmel & Co. i Leipzig for nogle Aar siden optagne Fabrikation af Rosenolie og Rosenvand er, da Landmænd med Firmaets Understøttelse energisk har optaget Kultur af en prøvet fremmed Roseart, betydelig tiltaget; under Blomstertiden dette Aar skal der være forarbejdet 65 000 Kg. Rosenblade, og ved Indsamling af Raastof daglig være beskæftiget 200—1000 Personer som Plukkere i Rosenmarkerne. Den nu med Rosenbladenes Transport til Fabrikken forbundne Uleilighed, at Udbyttet af Rosenolie og dens Godhed formindskes, foranlediger Firmaet til at henlægge Extraktionsanlægget til de nær ved Markranstädt værende Rosenhaver.

I Textilindustrien klagedes, selv der, hvor Virksomheden var livlig. Kamgarntsspinderierne indstillede Nattebedriften og kunde ikke altid opnaa Priser svarende til Produktionsomkostningerne. Denne Forretningsflauhed øvede en Tid ugunstig Indflydelse paa Uldvaskeriet og Uldkjæmmeriet. Bomuldsspinderierne arbejdede i Aarets første Halvdel temmelig jævnt, i den anden Halvdel vedtoges en Produktionsindskrænkning af 15 pCt. Hvad Væverierne angaar, viste der sig ikke nogen Forøgelse af Forretningernes Omfang i Plüsch- og Møbelstoffabrikationen. Bomuldsvæverierne var næsten regelmæssigt, men ikke altid lønnende optaget. Strømpevare- og Stofhand-skefabrikationen laa i det Hele stille, og Konjunkturerne medførte en For-kortelse af Arbejdstiden. Fabrikationen af Trikotvarer viste noget bedre Forhold.

Træsliberier, Papir- og Papfabriker havde et ugunstigt Forretningsaar; Mangel af Behov og Prisfald bevirket ved Konkurrentsen angives som Aarsag hertil. Glacé- og Chromo-Papirfabrikerne havde næsten alle tilstrækkelig Beskæftigelse, men led under vanskelige Exportforhold. Fremstillingen af Isoleringsrør til elektrotekniske Formaal havde god Efterspørgsel og op-hjalp noget Virksomheden i Gummivarefabrikerne. Bogbinderierne med tilhørende Bedrifter var for det meste tilstrækkelig beskæftiget.

Dampsagbrugene havde uagtet nedgaaende Bygningsvirksomhed, endnu tilstrækkelige Bestillinger. Bygningsfabrikerne led af den nævnte Nedgang, hvorimod Møbelsnedkerier, Trægalanteri- og Legetøifabriker var tilstrække-lig optaget.

Antallet af Ølbryggerier er forøget med et. Den herskende Moderet-ning gav hele Aaret Blomsterfabrikationen tilstrækkelig Beskæftigelse, me-dens Fabrikationen af Tyl og Rüsck endnu ikke naaede sit forrige Stand-punkt. Exporten af sidstnævnte Vare paavirkedes ugunstigt af Urolig-hederne i Sydamerika.

I Tilberedning og Farvning af Peltsværk herskede meget Liv, grundet paa stærk Efterspørgsel fra Nordamerika efter en bestemt Sort farvet Peltsværk.

De polygraphiske Bedrifter havde efter ni Maaneders livlig Virksomhed at bestaa den i Tydskland almindelig optrædende Streik af Bogtrykkere og Sættere, der bragte Arbejdsgiverne, men især de Streikende, store Tab.

Leipziger Læder Messe Michaeli 1891. Garvelæder. Forretningen siden sidste Paaskemesse forblev langsom, og kun enkelte Artikler kunde holdes i en fast Pris. Produktionen var i det Hele normal. Messe-tilførselerne var middels, og begunstiget ved godt Veir udviklede Messehande-len sig livlig. Enkelte hidtil forsømte Sorter opnaaede smaa Avancer, som Pantinkips, fine Appreturer i brune og sorte Huder etc. Der var god Efterspørgsel efter stærkt Saalelæder i vilde og tamme Huder. Middelsvarer var mere rolige i Saalelæder, Bindsaaler, Vache og lignende Sorter. Fahl-læder og Kips fandt god Afsætning i de bedste Sorteringer, og de billigere Kvaliteter i Kips til noget høiere Priser. Blanklæder kunde ikke opnaa et Opsving. Kalvelæder i brune og sorte Skind beholdt de tidligere Priser, ligesaa Roslæder i sværtet Vare og udskaarne Dele. Paa Faarelædermar-kedet indtraadte ligesaa en Stabilitet. Alun- og barkgarvede Faareskind er i det Hele forblevet paa det hidtilværende Niveau og de tidligere betydelige Prisstigninger vejet for en nøgtern Holdning. Ved den ringe Tilførsel røm-

medes Messen temmelig snart og der blev kun faa Lagere tilbage. I det Hele savner Forretningen Tiltro, Penge kom sent ind, og den mislige Handelsbalance, der ved Industriens matte Gang og den formindskede Export ogsaa gjør sig mærkbar i Læderforretningen, bevirkede en Tilbageholdenhed i den almindelige Handel, der ogsaa hviler trykkende paa Læderindustrien. Et snart Opsving er desværre ikke at vente.

Messebørsen for Læderindustrien var godt besøgt. Raa Faareskind efterspørges lidet og er gaaet ned i Pris, ligesaa raa Kalveskind kort efter Paaskemessen. Svær Vare sælges kun med Concessioner, medens lette Huder er efterspurgt. Raa røde tyske Oxehuder i god snitfri Slagning holdt de tidligere Noteringer, medens ringere Huder udviste en Prisnedgang. Raa tyske Kohuder holdt sig som før. Raa tyske Hestehuder solgtes gjerne i god tung Vare, dog viser ogsaa her lettere Sorter lavere Priser. Priserne paa Messen var efter Kvalitet, Sortiment, Tørring m. M., følgende: Tydsk Hestelæder, Børskurs for prøvet god og bedste Kvalitet pr. Pund 150—190 pf., Buenos Aires Hestelæder indtil 280, brun Kips til Støvler ca. 5—7 Pund, Messepriser for Messesorteringer pr. Pund 110—140, Børspris 180—210 for extrafine Sorter, do. til Pantiner Messepris 90—110, sorte Kips, ca. 4 Pund, Børspris 200—235, do. ca. 6 Pund, Børspris 120—140, Messepris 160—185, brunt Fahllæder ca. 19 Pund, do. do. 120—140 og 145—160, do. ca. 11—14 Pund, Børspris 150—180, Vachelæder pr. Hud ca. 30 Pund, Messepris 100—115, Børspris 115—135, do. svære, prima, Børspris 135—150, tydsk Vildbindsaalelæder 80—100 og 100—110, tamt Saalelæder, Messepriser 110—140, Børspris 135—155, Trier Saalelæder, Børspris 150—158, Siegener do., Messepris 130—150, Børspris 150—158, Eschweger do., prima 100—120 og indtil 138, do. Middelsorter, Messepris 90—105.

**Klæde-Messeberetning.** Leipzig Michaelismesse 1891. Medens allerede Beretningen om Paaskemessen var ugunstig, lyder den om Høstmessen endnu ugunstigere, og det Værste er, at ikke alene Messeforretningen, men overhovedet Forretningen paa alle Steder og i alle Brancher ligger nede, hvorfor der hersker stor Modløshed. Messens Forløb viser dette paa enhver Maade; kun i 2 Dage var nogen Omsætning, uagtet Sælgerne indgik paa enhver antagelig Pris. Da den ellers livlige Smaahandel udeblev, led herunder saavel de store Mængder producerende sachsiske og lausitzer Pladse som Forst, Spremberg, Crimmitschau, som de, der producerer bedre Kvaliteter, saasom Cottbus, Peitz, Finsterwalde, Luckenwalde, Grossenhain m. fl. De sidste klager især over faa Sommerbestillinger og Mangel paa Efterbestillinger i Vintervare. Iøvrigt trækker aarlig stedse flere af disse Fabrikanter sig tilbage og overlader Pladsen til Mellemandlere og de Førstnævnte.

I glatte Artikler og billige melerede Kvaliteter var Omsætningen lidt livligere end ellers. Høstmessen udstiller ikke særlige Nyheder; nu som før efterspurgtes blaa og brune Farver i raa og halvraa Appretur, store og temmelig livlige Ruder til Benklæder, hvorhos den fine Smag foretrækker sorte Frakker.

Ogsaa for Bomulds-, Frak- og Benklædestoffe fra Oberlausitz er Efterretningerne daarligere. Hele Sommerforretningen laa stille, da Massen af Arbejderklasserne dels streikede, dels maatte afskediges paa Grund af høie Lønfordringer, og saaledes ikke kunde kjøbe noget, selv af de saa billige Klædningsstoffer. Neppe nogen af Fabrikanterne forlod Messen tilfredsstillet.

Fordyrelsen af de nødvendigste Levnetsmidler, der berører Arbejderklassen ganske føleligt, vil hindre Forretningens snarlige Opsving.

Overhovedet var alle Messeartikler lidende, kun enkeltvis saaes Kjøbere, da der overalt mangler Penge og mange hidtilværende Erhvervskilder er standset, vistnok paa længere Tid.

I Uldstrømpevarer var der kun en svag Omsætning, og selv de saa fristende til Messen bragte Nyheder i de saakaldte Phantasisager kunde ikke tiltrække Kjøbere paa Grund af Arbeidsløshed og høje Priser paa Levnetsmidler. De thüringske Glasperler, ellers meget søgt af Rumænierne, havde nu svag Afsætning, da Rumænierne ganske manglede paa Markedet og kun nogle bøhmiske Kjøbere gjorde Indkjøb, men uden nye Bestillinger. Ogsaa i Musikinstrumenter fra de vogtländische Fabriksteder, var Forretningen flau; især berørte den almindelige Krise de større Instrumenter. I smaa Instrumenter for Børn haabede man paa et godt Julemarked.

For Dameklædestoffe gjaldt det samme som for Tøier. Svag Sommerforretning virkede paa Kjøbelysten, og de lave Priser paa Raastoffe havde paa den anden Side Indflydelse. Hverken fra Glauchau eller fra Meerane var Sælgere af Lagervarer, og kun enkeltvis fra Gera; fra Lausitz var kun smaa Lagere fra mindre Fabrikanter. Den større Lagerforretning tilfaldt Mellemandelen. Kun i Mønsterkollektioner blev en større Forretning, dog ikke som i tidligere Aar. Kollektionerne fra Markkirch, Glauchau og Meerane viste smukke Sortimenter i Carrés delvis med Benyttelse af Silkestofte; bedre Genre bragte Striber, meget afschatteret og glatte, klædesagtig holdte Stoffe, hvis Udførelse har vinterlig Karakter. Grundstofte bestaar i Plaids for ringe Kvaliteter, Cachemirs og Musseliner samt Beiges for bedre. Disse Uldmusseliner repræsenteres især af Elsass, dog ogsaa af Gera, der dog ikke kan konkurrere. Dessinerne er Bomber, Ringe etc. I Coating for Herrer bestiltes endel. Zittau, Reichenau, og Görlitz havde før faaet Bestillinger i Lustres, Shots og Orleans for Støv- og Regnkaaber, og fik fremdeles saadanne, ligesaa i sribede og façonnerede Juponstoffer. For Trykvarer (Calicots) er Høstforretningen mindre og Afsætningen derfor svagere. Bedre var det i Møbelkiper, etc. og i de ovennævnte trykkede Musseliner for Selskabsklæder. Chacoti, Tørklæder, Cachenez etc. var godt repræsenteret af Treuen i V., ligesaa Strømpevarerne (Chemnitz, Limbach). Bedre var Omsætningen i Tricotage, dog til trykkede Priser. Den livlige Omsætning i Imitater led af slettere Priser formedelst Salg af større Poster paa Grund af en Fallit. Til denne Artikel knytter sig Arbeidsskjorter (trykkede Bibers, sribede Flaneller). Tykke trykkede Bibers, 90 cm. brede à Bordures for Jupons (M. Gladbach) var ogsaa søgt. I Linvarer var Omsætningen sædvanlig livlig i Skjortestofte (blaatrykte) Haand- og Bordklæder, samt Lagen. I halvuldne Lamas, Bookers, Flammes (Mühlhausen i Th.) var den taalelig; dog var ingen Efterbestillinger fra Udlandet. For denne Artikel spiller Rumænien en større Rolle, men større Bestillinger vil vel paa Grund af den betydelige Toldforhøielse dersteds først efterhaanden finde Sted. I Sammeter og Velvets var heller ikke Forretningen som paaregnet, i Tepper ikke lønnende, i Bordtepper noget bedre. Hos herværende Exportører indløb noget større Bestillinger for strikkede Tepper. I det Hele forløb Messen under alle Forventninger.

I Peltsværk forløber Messen aarlig stedse hurtigere, idet de fornemste Kjøbere allerede afreiser efter nogle Dages Forløb. Farvede Artikler var mest efterspurgte. Sommerforretningen var meget livlig for nogle Varer, navnlig sortfarvede Astrakan, Seal Imitation og flere andre imiterede Skind-

varer. Saa stor Efterspørgselen efter Astrakan var fra Foraaret af, saa pludselig blev paa Hovedmarkedet New-York, hvor det største Behov forefandtes, og hvor Kvantiteter, Kvaliteter og Pris ikke spillede nogen Rolle, foretaget en Standsning, hvorefter Omsætningen i Astrakan, der nogle Uger tidligere var Guld, paa denne Messe blev til Bly. Den høje Pris og hurtig sammenbragte flygtige Sortiment af disse farvede Lammeskind, der for største Del var forarbejdet til Peleriner for Damer, gav Amerikanerne Foranledning til at erstatte Artikelen ved andre naturlige Pelssorter, og pludselig opstod et Behov i egne amerikanske Skindmærker. Man udførte til Amerika amerikanske Otere, Skunks og Opposum, endog Bisam i stor Spring (Foraarskvalitet), og man antager almindelig, at disse amerikanske Artikler ved næste Auktionssalg i London vil erfare en Hausse. Større Omsætning før og under Messen omnævnes endnu af Mufflon, Graaværk, Rygge og Bugstykker, og Persianer, hvilke dog i den sidste Tid er noget forsømt. Forøvrigt forefaldt ikke større Messeomsætninger. Kjøbere, der kun søgte og købte Tertia, Quarta og Udskud, veiede ikke stort og paatrykte derved Messen et Aarsmarkeds Stempel. Man var almindelig spændt paa at erfare Priserne ved Auktionssalgene i London i November Maaned.

Børstemarkedet var paa Høstmessen meget slet. Paa Grund af de mange Streiker i Tydskland indskrænkede Fabrikationen sig næsten til det Halve, hvorfor Afsætningen blev forholdsvis mindre og langt understeg den ved tidligere Messer. Efterat Forholdet til Arbejderne er bleven bedre, er ogsaa Fabrikationen bleven livligere, og dette lader haabe paa en Forbedring af Forretningerne i Fremtiden. De for Exporten toneangivende Lande, de forenede Stater og England, har nu som før taget sin Andel af Markedet, men ikke uden et tilsvarende Tryk paa Priserne, der for sidstnævnte Lande er gaaet ned med 5 pCt., medens de for det tydske Marked bestemte Sorter kun havde svag Omsætning til meget trykkede Noteringer. Der er derfor endnu store Lagere forhaanden. Som bekendt opviser altid Maanederne Oktober til Januar en svag Tilgang af Børster fra Rusland, hvorfor man haabede paa en væsentlig Reduktion af de gamle Lagere, indtil den stærkere Indførsel skulde begynde.

**Julius Wilhelm Schmidt.**

---

## Konstantinopel.

Af norske Skibe ankom med Ladning til Hovedstationen fra Sverige 2 dr. 1954 Tons, og fra andre Lande 1 dr. 1395 Tons, og til Vicekonsulsstationer, 2 dr. 1492 Tons, alle Dampskibe. Ialt 5 dr. 4841 Tons. Bruttofragter for 2 Dampskibe dr. 1954 T., £ 330, for de øvrige ubekjendt.

Der afgik til fremmede Lande fra Hovedstationen i Ballast 3 Dampsk. dr. 3349 Tons og fra Vicekonsulsst. med Ladning 2 dr. 1492 Tons.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 1156 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Kr. 106.29, ved Vicek. Kr. 94.74, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Kr. 47.37. Af svenske Skibe ved Hovedst. Kr. 73.41. Ialt tilfaldt Konsulskassen Kr. 227.07. Expeditionsafgifter for norske Exp. Kr. 1386, for svenske Kr. 95.

*Aarsberetning dateret 15de September 1892.*

At Aarsberetningen dette Aar ikke fremkommer tidligere kommer af, at det tyrkiske Toldværks statistiske Opgaver dette Aar er blevet tilgængelige endnu senere end ellers.

Havnen besøgte i 1891 af 17 850 Skibe dr. 9 865 284 Tons, hvoraf 4 795 Seilskibe paa 730 262 T. og 13 055 Dampskibe paa 9 135 022 T.

Som sædvanlig var det britiske Flag talrigst, nemlig ca. 60 % af Antallet, hvoraf 19 Seilskibe paa 310 T. og 4 820 Dampskibe paa 5 620 555 T.

Der ankom 153 norske Dampskibe paa 192 450 T. mod i 1890 141 paa 168 155 T. Af disse passerede 123 Dardanellerne og Bosporus paa Vei til og fra det sorte Hav, 3 fra engelske Havne til Odessa med Kul, 2 fra England til Galatz med Kul, 2 fra Middelhavshavne med diverse Ladning til Galatz, 1 fra Saloniki med Ris til Braila, 3 fra Middelhavet hid med Jern og diverse, og 19 fra russiske og rumænske Havne ved det sorte Hav med Kornlast til England, Gibraltar, franske og italienske Havne.

Kun faa af vore Skibe har saaledes opereret i denne Havn, og hvis ikke Skipperne havde været nødt til at anløbe for at faa Firmaner og Sundhedspas (hvoraf for norske Skibe udstedtes resp. 287 og 155), vilde Havnen i 1891 kun have være besøgt af 4 norske og svenske Skibe. Under saadanne Forhold kan man med Grund spørge, om den tyrkiske Hovedstads Handel og Søfart ikke længere er den samme som før. De statistiske Opgaver over Handelen udvise dog, at Indførselen til Konstantinopel i de seneste Aar er betydelig tiltaget, medens derhos Handelsforbindelserne er udvidet og Skibsfarten i høi Grad tiltaget. Hvorledes skal man da forklare sig, at Konstantinopel ikke desto mindre er bleven af stedse mere underordnet Interesse for de forenede Rigers Søfart, og at norske og svenske Skibe stedse blive en sjeldnere Fremtoning i denne af alle Nationers Handelsflaade besøgte Havn?

Grundene hertil er mange, men det turde være tilstrækkeligt kun at anføre følgende:

1. Den for et Par Aar siden aabnede directe Jernbaneforbindelse med Centraleuropa, der selvfølgelig har bevirket, at en Mængde Varer, der før hidførtes søværts, nu og med omtrent samme Fragtudgifter ankommer med Jernbane.

2. Antallet af græske Seilskibe, der langt billigere end Dampskibe kan føre Varer til og fra Konstantinopel og næsten udelukkende besørger Varetransporten mellem de levantinske Havne.

3. De nydannede og kapitalstærke russiske, tyske, italienske, franske og engelske Dampskibsselskaber, der, som det velkendte Østerrigske Lloyd, gjør Konkurrentens fra private fremmede Dampskibe noget vanskelig, da de fleste Kjøbmænd foretrækker at benytte nævnte Selskabers hurtige og regelmæssige Dampskibe fremfor de fremmede.

4. De skandinaviske Skibsføreres ialmindelighed ufuldstændige Kjendskab til Sproget og Forholdene i Levanten, og

5. Mangel af Forbindelser og paalidelige Agenter til at varetage de forenede Rigers maritime Interesser.

At desuagtet den norske og svenske Skibsfart paa Konstantinopel skulde kunne betydelig opdrives, naar kun regelmæssige Forbindelser oprettedes mellem de fornemste levantinske Handelssteder, og der ansattes paalidelige Agenter, er saameget sandsynligere, som svenske og norske Skibe, som

hurtiggaaende, sødygtige og fragtbillige, i andre Farvand med Held har optaget Konkurrencen med fremmede.

Medens den norske Skibsfart paa Konstantinopel er næsten ligesaa ubetydelig som den svenske, er derimod den norske Handelsflaade blevet en høist vigtig Faktor for den sydrussiske Udførsel, da den norske Søfart paa det sorte Hav aarlig tiltager. Vedbliver den dermed som hidtil, er det meget sandsynligt, at Udførselen fra de russiske Sortehavshavne i sin Tid hovedsagelig vil komme til at foregaa med norske Dampskibe, hvis Redere allerede nu med Klogskab og Fremgang arbejder paa der at fordrive fremmed Konkurrentse. Sverige har derimod heller ikke her nogen nævneværdig Skibsfart, hvortil som de fornemste Aarsager maa regnes Mangel paa Foretagsomhed og Ubekjendtskab med derværende Forhold.

Danmark har oprettet en regelmæssig og lønnende Dampskibslinie to Gange maanedlig.

Fragterne paa Konstantinopel vare i 1891 i Gjennemsnit:

For Kul fra England til Konstantinopel	9—10 sh pr. Ton
- - - - - det sorte Hav	10—11 - - -
- - - - - Donau	11—12 - - -
For Korn fra det sorte Hav til Middelhavshavne	10—11 sh. pr. Ton
- - - - - andre europæiske Havne	11—12 - - -

Vicekonsulen i **Saloniki** meddeler, at Fragterne dersteds var næsten de samme som de ovenanførte og at Havnen besøgte af ialt 3 674 Seilskibe paa 64 554 Tons og 696 Dampskibe paa 776 164 Tons, hvoraf 2 norske paa 1 491 Tons.

Efter det tyrkiske Toldværks offentliggjorte statistiske Meddelelser var Handelen paa Konstantinopel i 1891 følgende:

Indførsel. Værdien af indførte Varer var Piastre 2 291 434 372 eller ca. Kr. 381 905 728. Den herfor erlagte Told var Piastre 172 175 018 eller ca. Kr. 28 695 836.

Udførselens Værdi var Piastre 1 283 647 611 eller ca. Kr. 213 941 268. Den herfor erlagte Told var Piastre 16 155 846 eller ca. Kr. 2 692 641.

I 1890 var Indførselen Piastre 2 104 152 311 med Toldbeløb 158 697 419 og Udførselen Piastre 1 527 242 928 med Toldbeløb 20 186 082.

Fra de forenede Riger opgives i den officielle Statistik indført for Piastre 3 766 111 eller ca. Kr. 627 685; herfor erlagdes i Told Piastre 371 160 eller ca. Kr. 61 860. For 1890 er de modsvarende Tal resp. Piastre 4 584 044 og Piastre 330 051. De hovedsageligste Indførselsartikler fra de forenede Riger til Tyrkiet er fremdeles Jern, Træløst, Fyrstikker, Papir og Øl.

Udførselen herfra til de forenede Riger er, som i de foregaaende Aar, ingen, da tyrkiske Produkter ikke synes at finde Veien directe til Rigerne.

Som Generalkonsulatet anførte i sin sidste Aarsberetning, hidkom næsten alle Varer, der fra de forenede Riger indføres til Konstantinopel, under fremmed Flag. Dette har sin Grund i Mangel paa directe og regelmæssige Skibsforbindelser, hvilket igjen bevirker forøgede Fragtomkostninger for de indførte Varer, som utvivlsomt skulde kunne afhændes her i langt større Mængde, hvis Forbindelserne mellem de forenede Rigers og de tyrkiske Havne var bedre ordnet. Paa Grund af den tyrkiske Toldstatistik's Upaalidelighed har det altid været forbundet med Vanskelighed at erholde Materiale til Aarsberetninger om Handelen paa Tyrkiet i Almindelighed, hvorfor Generalkonsulatet maa tildels fra private Kilder indhente Oplysninger,



der, hvor samvittighedsfuldt de end er afgivet, dog kun har et mere eller mindre relativt Værdi.

I denne Beretning turde det ikke være af Veien i Korthed at nævne, at Underhandlingerne fremdeles drives mellem Porten og Stormagterne om Afslutning af en ny Traktat med forandret Toldtarif. Antallet af endnu uafgjorte Punkter gjør Afslutningen af denne nye Traktat til et Tidsspørgsmaal, men det bør allerede nu fremholdes, at Grundlaget for den foreslaaede Toldtarif er forøgede Afgifter paa de fleste indførte Varer (der nu erlægges en ensartet Afgift af 8 % ad valorem), som Erstatning for Ophævelsen af Export- og indre Toldpaalæg. Derhos skal der ved Frilagermagasiner, der allerede er opført nær ved Toldboden, beredes Adgang til lokal Handel og Transithandel paa Bulgarien og Persien.

Saavidt man kan stole paa de officielle statistiske Opgaver udviser Indførselen til hele Tyrkiet i de sidste 10 Aar en, om ikke særdeles betydelig, saa dog jevn Tilvæxt.

Udførselen fra hele Riget varierer derimod og beror især paa Høsten. Den for 1891 var særdeles rig, da Tienden for Aaret viser en Tilvæxt af ca. 100 000 tyrkiske Pund sammenholdt med 1890. Dette samt Prisstigning paa Grund af Uaaret i Rusland maa derfor i ikke ringe Grad have forøget Nationalvelstanden i Tyrkiet i 1891. Denne Opgave bekræftes ogsaa af følgende Statistisk over Trafiken paa de fire i Gang værende Jernbaner i Lilleasien: Indtægterne paa Linien Smyrna—Aidin (507 Km.) var i 2det Halvår 1891 £ 220 684 mod £ 157 000 i samme Tid 1890. Smyrna-Cassaba Banen (266 Km.) indbragte i samme Periode 1891 £ 103 250 mod £ 52 286 i 1890 og Messina-Tarsus-Adana Linien i 1891 for Aaret £ 23 800 mod £ 12 664 for Aaret 1890. Haidar-Pascha-Ismid Banen (hveraf 223 Km. er trafikeret) udvides nu hurtigt til Angora. Fra 1 Januar til 30 September 1891 var dens Indtægter £ 61 139 mod £ 31 282 i samme Tid 1890. Denne store Tilvæxt forklares til en vis Grad deraf, at 1890 var et særdeles ufordelagtigt Aar paa Grund af den Tørke, som da raadede i mange Vilayeter i Lilleasien, der fremdeles er Tyrkiets Kornbod.

Til **Saloniki**, den eneste Havn i Distriktet med Undtagelse af Konstantinopel, hvor Varer udføres fra de forenede Riger, ankom efter Vicekonsulens Beretning i Aarets Løb en Kvantitet Trælaster, ikke overstigende 3 Ton, og et Parti Jern paa ca. 2 800 Ton.

Sundhedstilstanden i det tyrkiske Rige var i 1891 i det Hele tilfredsstillende. Vistnok optraadte Kolera i Damaskus, Syrien og Palestina, men, undtagen paa førstnævnte Sted, ikke særdeles ondartet. I Konstantinopel og det europæiske Tyrki var Helbredstilstanden fuldt tilfredsstillende.

**Otto Steenbock.**

## Batavia.

*Aarsberetning dateret 7de September 1892.*

Fra fremmede Steder ankom med Ladning 12 norske Skibe dr. 13 081 Tons, hvoraf Dampskibe 4 dr. 5 436 Tons, og i Ballast 8, dr. 7 689 Tons, hvoraf 4 Dampskibe dr. 4 943 Tons.

Der afgik til fremmede Steder med Ladning 20, dr. 21 310 Tons, hvoraf Dampskibe 7 dr. 9 634 Tons, og i Ballast 2 dr. 1 835 Tons.

Af svenske Skibe ankom 2 dr. 1 226 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedstationen: Af norske Skibe fl. 163.87, af svenske fl. 29.87, ved Vicekonsulaterne af norske Skibe fl. 696.42.

Ingen direkte Indførsel fra de forenede Riger fandt Sted i Aaret. Den Import, der er af Interesse for de forenede Riger, er Jern, Staal, Fyrstikker, Tjære og Provisioner.

Svensk Jern indførtes i samme Udstrækning som før og kunde altid holde sine Priser, naar ikke Markedet var overfyldt. Det samme gjælder Staal.

Kobber og Yellow Metal holdt sig paa fl. 57—62 efter Kvalitet.

Af engelske og australske Kul indførtes paa Spekulation endel mere end der behøvedes, saavel til Brug for Dampskibe som for Fabriker. Priserne faldt derfor, og Cardiff Kul naaede kun fl. 17½—20, medens australske solgtes til fl. 12—14½ for hele Ladninger. Dampskibe, der indtog Kul her, maatte selvfølgelig betale afgjort høiere Priser.

Svensk Tjære betales med fl. 20—21, men faldt senere til fl. 16½. Kultjære faldt ligeledes fra fl. 17 til fl. 12½.

Petroleum indførtes iaar i en større Skala, saa at Indførselen langt oversteg Behovet, og Priserne var langt fra fordelagtige. Derhos indførtes russisk Petroleum fra Batum, hvorved Priserne paa amerikansk Petroleum gik ned. Engros Priserne paa russisk var fra fl. 2.50—2.90, medens de bedste amerikanske Mærker betales fra 10 til 25 cents høiere. Uagtet Petroleum fra Batum kom til Java med Dampskibe, hvortil flere norske Dampskibe anvendtes, synes Oliens Billighed at kunne bære denne Udgift; dog er Meningerne delte om begge Produkters Godhed.

Som sædvanlig holdt bedste svenske Fyrstikker tidligere Priser fra fl. 95—100 pr. Kasse, medens underordnede tyske, japanesiske og kinesiske Mærker ikke naaede mere end fl. 30—45.

Provisioner. Hermetik indførtes ogsaa fra Norge, skjøndt i begrundet Omfang. Skjøndt disse utvivlsomt er af god Kvalitet, har de en stærk Konkurrence med alle Slags engelske, kontinentale og amerikanske Mærker.

I det Hele solgtes alle foregaaende Artikler og andre, der er for talrige til at nævnes, med Fordel i 1891, uden at der opstod mange Tab ved svigagtige kinesiske eller arabiske Mellemandlere.

Udførsel. Saavidt vides fandt ingen direkte Udførsel Sted til de forenede Riger.

Vor fornemste Udførsel bestod i 1891 af: Sukker 7 610 223 Piculs, Kaffe, Statsproduktion 269 964 p., privat 477 782 p., Ris 451 727 p., Peber 51 679 p., Muskatblomme 338, Muskatnød 1 079, Nelliker 104, Kanel og Kanelbark 814 p., The 2 745 000 Kg, Tobak 238 755 p., Dammargummi 19 332, Gutta Percha 1 099, India Rubber 424 p., Tin, Statsproduktion

87 344 p., privat 79 626 p., Spanskrør 28 462, Indigo 1 847 122  $\text{R}$ , Huder 545 261 Stk. og 2 658 Pakker, Arrak  $^{3192}_1$  og  $^{31}_2$  Leaguers, Capoc 38 459 p. og Pakker, Cinchona Bark, Statsprod. 742 760  $\text{R}$  (avdp.), privat 7 165 927, Copra 428 709 p.

Sukker. Priserne var fra fl. 8—9 pr. p. for No. 14, medens Sirup naaede fl. 4—4 $\frac{1}{4}$  pr. p. For saakaldt Jacatra eller simpleere Vest Java Produktion fl. 6—6.36 pr. p.

Kaffe. Regjeringssalgene af Javakaffe i 1891 udbragte: 10 Sept. 2 600 p. W. J. Preparation, Gjennemsnit fl. 62.25, 22 400, G. P. fl. 55.53, 8 Oktbr. 24 800 G. P. fl. 43.87, 200 W. J. P. 53.10, 12 Novbr. 25 000 W. J. P., 54.17 $\frac{1}{2}$ , 10 Dcbr. 25 000 G. P. fl. 57.83, ialt 100 000 Piculs.

Regjeringssalgene af Sumatrakaffe i Padang: 19 Mai 30 166 p., 1ste Kvalitet Gjennemsnit fl. 66.88, 2den 275 p. fl. 45.25, 14 Juli 1a 7 610 p., fl. 68.06, 2a 40 p. fl. 40.30, 22 Septbr. 1a 12 219 p., fl. 61.94, 2a 115, fl. 34.96, 29 Dcbr. 1a 8 980 p., fl. 69.03, 2a 120, fl. 40.15, ialt 1a 58 975, 2a 550 p.

Nogle udsøgte private Høster realiserede endnu højere Tal.

Ris. Paa Grund af Tørke var Høsten ikke saa god som i 1890. Indramayse Høsten anslaaet til 26 000 piculs, solgtes til fl. 228 20 pr. Coyang a 27 piculs, og Khandanghauer, anslaaet til 25 000 piculs, til fl. 223.03 pr. dito Coyang, medens No. 1 Batavia Taffelris opnaaede fl. 157 $\frac{1}{2}$ —167 $\frac{1}{2}$  pr. Coyang. Banca Kontrakten for 1891—1892 for 100 000 p. Ris for Grubearbejderne blev bortliciteret for fl. 4.94 pr. Picul.

Peber. Produktionen er udentvilt steget og Priserne derfor gaaet ned. Medens der tidligere betaltes fl. 35—40, var de i 1891 for sort Peber fra fl. 16 $\frac{1}{2}$ —23. Hvidt Peber noteredes engang til fl. 34.

The. Paa Grund af ugunstigt Veir var Høsten ikke som tidligere. Produktet sendtes som sædvanligt til europæiske Markeder og lidet solgtes her.

Tobak. Produktionen var som i tidligere Aar, skjøndt Priserne i Europa ikke var saa gode som før.

Dammargummi. Antagelig paa Grund af en Reaktion var Priserne meget daarlige i 1891, fra fl. 30—35 pr. Picul.

Gutta Percha og India Rubber. Priserne var for 1a Kvalitet fra fl. 136—150 pr. p., uagtet den større Produktion af førstnævnte Vare.

Tin. Salgene af Billiton Tin i Batavia udbragte: 27 Februar 1891, 15 234 p., Gjennemsnit fl. 62 60, 21 April 15 006 p., fl. 62.46, 25 Juni, 15 544 p., fl. 63.65, 27 August 15 504 p., fl. 63.76, 29 Oktober 15 528 p., fl. 63.67, 23 December 15 504 p., fl. 62.98.

Rattans varierede fra fl. 8—10  $\frac{1}{2}$  pr. picul.

Indigo. Auktionerne i Java udbragte i Gjennemsnit fl. 2—5 pr. avdp. efter Kvalitet.

Huder. Bøffelhuder betaltes med c. 20—30 pr.  $\text{R}$  og Kohuder med c. 35—50 pr.  $\text{R}$ .

Arrak begrændsedes til nogle Spekulanter, hvorfor Priserne ikke sikkert kan opgives.

Cinchona Bark udføres alene for Planternes Regning til de europæiske Markeder. Der er i Java ingen Fabriker for Tilberedning deraf.

Kopra. Udførselen naaede et uhyre Omfang i 1891 i Forhold til tidligere Aar, og dette var heldigt, da Seilskibe, som ikke kunde faa Sukker eller Kaffebragter, og blandt hvilke der var mange norske Skibe, var saa heldige at faa saadanne Ladninger til ganske gode Satser. Fragterne note-

redes sædvanlig til et rundt Beløb. Priserne var ved Aarets Begyndelse fl.  $8\frac{1}{2}$  pr. picul, men gik senere ned til fl. 6, paa Grund af det europæiske Markeds matte Tilstand.

Skibsfart og Fragter. I 1891 anvendtes 252 Damp- og 82 Seilskibe dr. 466 911 Tons. Dampskibene havde saaledes en overveiende Andel paa Javas Fragtmarked i 1891. I nævnte Tal indbefattes 8 norske Damp- og 15 Seilskibe paa 23 141 Tons.

Fragterne for Seilskibe til Kanalen, Cadiz eller Lissabon f. O., Amerika eller Marseille var fra 40 sh. — 47 sh. 6 d pr. Ton for Kopra, men som Regel noteredes rund Sum. For Sukker betaltes særdeles lave Fragter, fra 25 sh. til 32 sh. 6 d pr. Ton.

For de regelmæssige Postdampskibe til Holland var Fragterne: fl. 70 pr. Last for Kaffe, fl. 40—45 pr. do. for Ris, 30 sh. pr. Ton for The, fl. 40—50 pr. Last for Tobak, fl. 90 pr. Last for Indigo, fl.  $47\frac{1}{2}$ —65 pr. Last for Specerier, fl. 80—85 pr. Last for Huder, fl. 10—25 pr. Last for Tin, fl.  $17\frac{1}{2}$  pr. M<sup>3</sup> for Cinhona Bark og 30—45 sh. pr. Ton à 20 Cwt for Sukker.

For fremmede Skibe kan Fragterne anslaaes til 35—47 sh. 6 d pr. Ton for Sukker til Port Said.

Den skandinaviske Skibsfart var meget daarligt repræsenteret i 1891, maaske paa Grund af de Skuffelser, som mange Skibe før havde oplevet.

Det eneste Uheld, der rammede vore Skibe, var Tabet af det norske Skib Tabor paa 310 Tons ved Sangir Øerne, Molukkerne.

Almindelige Meddelelser. I de forløbne Aar har Statsbaner været under Bygning til de fleste Dele af Java og de mest befolkede Dele af Sumatra.

Fra 1 Juli 1891 har alle Skibe, der anløber Tandjong og Priok, at erlægge Bryggepenge etc. efter nedenstaaende Skala, og efter 1 Juli 1891 Bryggepenge efter vedlagte Skala for Losning og Ladning af Kul, som Tillæg til de sædvanlige Havneafgifter fl 0.16 pr. M<sup>3</sup> eller fl.  $0.45\frac{1}{2}$  pr. Register Ton.

#### *Tandjong—Priok—Batavia.*

#### Regulativ for Lodsafgifter.

For Skibe, der ikke overstiger 100 Kubikmeters Drægtighed netto, fri. Fra 100—500 fl 2.50, 500—1 500 fl 5, 1 500—2 500 fl 10, 2 500—3 500 fl 15. For hver 1 000 mere, eller Del deraf fl 5.

- a) Skibe, der af „Master-Attendant“ har faaet Tilladelse til at gaa ind i og forlade Havnen uden at tage Lods, skal betale Halvdelen af Lods-pengene, hvis de ikke har Lods ombord, (undtaget det under b. nævnte Tilfælde).
- b) Skibe, der gaar ind i eller forlader Havnen mellem Solens Opgang og dens Nedgang, skal altid erlægge dobbelte Lodsafgifter.
- c) Ingen Lodsafgifter erlægges for Forhaling i Havn, selv om der er Lods ombord.
- d) Hollandske og fremmede Orlogs- og Regjeringskibe er fri for Lods- penge, hvis de af „Master-Attendant“ har faaet Tilladelse til at gaa ind i og ud af Havnen uden Lods.

## Regulativ for Bryggeafgifter i Tandjong—Priok Havn:

Bryggelængde optaget af Skibet. Meter.	Bryggepenge pr. Dag. fl
under 25	fri
fra 25— 30	15
- 30— 40	17.50
- 40— 50	20
- 50— 60	22.50
- 60— 70	25
- 70— 80	27.50
- 80— 90	30
- 90—100	32.50
- 100—110	35
- 110—120	37.50

for hver 10 Meter derover eller Del deraf 2.50

- a) Den Dag, da Skibet fortøies og forlader Kaien, regnes for hele Dage.
- b) En Dag beregnes aldrig to Gange for samme Skib.
- c) Skibe under 25 Meters Længde, modtages alene ved Kaien, naar der er tilstrækkeligt Rum og intet større Skib ønsker at fortøie ved Kaien.
- d) Naar Skibe fortøies ved Siden af hverandre, fordi der ikke er Plads nok langs Kaien, skal hvert Skib betale Halvparten af de Bryggepenge, der erlægges af det nærmest Kaien fortøjede Skib, da som Regel intet Skib fortøies ved noget andet ved Kaien værende Skib, der er mindre end dette. Dog skal intet Skib have at betale mere end om det havde ligget ved Kaien under almindelige Omstændigheder.
- e) Ingen Bryggepenge erlægges af Statens Skibe og Fartøier.
- f) Seilskibe betaler Halvdelen af de fastsatte Bryggepenge, men fuld Afgift, naar de er fortøiet ved Kulpladsen.
- g) Indfødtes Skibe, og Skibe med ustemplede aarlige Nationalitetsbeviser, erlægger ikke Bryggepenge og tilstedes kun at lægge til Kaien, naar „Master-Attendant“ finder, at dette kan ske uden Hinder eller Fortrængsel for andre Skibe.

## Bryggepenge for Kul i Tandjong og Priok:

Skibets Længde i Meter langs Kaien.	Afgift pr. Dag. fl
Under 25	10
Fra 25— 30	15
- 30— 40	17.50
- 40— 50	20
- 50— 60	22.50
- 60— 70	25
- 70— 80	27.50
- 80— 90	30
- 90—100	32.50
- 100—110	35
- 110—120	37.50
- 120—130	40

for hver yderligere 10 Meter eller Dele deraf - 2.50

Regler for Anvendelsen af Regulativet:

a, b, d, e, se ovenfor, a, b, d, e, under Regulativ for Bryggeafgifter.  
 c) Skibe paa mindre end 25 Meters Længde, der benytter Kaierne i andre Øiemed end Losning og Ladning af Kul, skal være fri for Bryggepenge efter Regulativet, men alene tilstedes Adgang, hvis der er Plads, og intet andet Skib fordrer at lægge sig ved Kaien.

En Plan over Prioks Havn følger i særskilt Omslag.

W. Suermondt.

## Pointe à Pitre (Guadeloupe).

*Aarsberetning dateret 6te September 1892.*

Der ankom til Hovedstationen fra fremmede Steder 8 norske Skibe dr. 3 679 Tons og i Ballast 3 dr. 1 067 Tons. Bruttofragt for Indgaaende fr. 61 400. Der afgik med Ladning 5 norske Skibe dr. 1 700 Tons og i Ballast 6 dr. 3 046 Tons. Bruttofragt for Udgaende fr. 68 100.

Til Vicekonsulsstationen ankom fra fremmede Steder med Ladning 8 norske Skibe dr. 2 182 Tons og i Ballast 1 dr. 269 Tons. Fragt for Indgaaende fr. 52 269. Der afgik til fremmede Steder med Ladning 8 dr. 2 180 Tons og i Ballast 1 dr. 271 Tons. Fragt for Udgaende fr. 113 547.

Ialt ankom 20 norske Skibe dr. 71 971.

Af de ankomne var 1 Dampskib dr. 1 008 Tons.

Paa Grund af overhaands Tørke slog Sukkerhøsten, hvoraf Alt i denne Koloni er afhængig, feil for omtr.  $\frac{1}{3}$  af det Gjennemsnitlige, og Handel og Skibsfart var saaledes meget stille i Aaret.

Guadeloupes Bank udbetalte et Nettoudbytte af 16,49 %. Diskontosatsen var 6 % og Præmien paa 90 Dages Sigtvexler paa Paris 2 %.

Udførselen, der næsten udelukkende gik til Frankrige, udgjorde: Sukker, Tons 30 329, Kaffe 417, Kakao 282, Annatto 126, Logwood 9 646, syltede Ananas 122, Vanille 5,5, Sirup Gallons 207 700, Rum do. 512 500.

Der er ingen direkte Handel til eller fra Norge og Sverige, men svenske Fyrstikker, indføres.

Der var ingen Forandring i Havneafgifterne, hvilke udgjøres af: Afgift til offentlig Tolk, Lodspenge og (alene i Pointe à Pitre) Vandafgift.

Følgende Antal Skibe ankom til Pointe à Pitre i 1891: Norske og Svenske 12, dr. 5 049 Tons, engelske 160, 79 637 Tons, amerikanske 39, 11 287 Tons, italienske 12, 4 987 Tons, østerrigsk-ungarske 7, 2 341 Tons, tyske 3, 1 628 Tons, hollandske 2, 516 Tons, danske 1, 192 Tons.

James Jappe.

Indhold: **Adelaide** Side 611. — **Batavia** Side 622. — **Havana** Side 613. — **Konstantinopel** Side 618. — **Leipzig** Side 614. — **Pointe à Pitre (Guadeloupe)** Side 626.

# Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler  
for 1891 m. M.,

No. 19.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1892.

---

I Kommission hos H. Aschehoug & Co. Subskriptionspris 2 Kroner Aaret  
og for Udenbysboende Porto 20 Øre.

---

## Indberetning fra kommerciel Stipendiat P. Rolfsen

*dateret 20de September 1892.*

Ved kongelig Resolution af den 14 November 1891 blev der naadigst tilstaaet mig et kommercielt Stipendium, „for i Byerne ved det østlige Middelhav at søge indarbejdet Forretningsforbindelser samt at virke for en direkte Dampskibsforbindelse mellem Norge og Middelhavslandene, og har jeg herved den Ære at fremkomme med Beretning om disse Landes Handel og Industri samt Redegjørelse for den Plan, jeg under min Virksomhed har fulgt og det derunder vundne Udbytte og Erfaringer.

Efterat have besøgt og opholdt mig i længere Tid i de forskjellige større Handelspladse i det europæiske Tyrki, Lilleasien og Grækenland, har jeg bosat mig i Smyrna, som den af Byerne i Orienten, der har de fleste Betingelser for at kunne optage en fordelagtig Handelsforbindelse med vort Land, og har etableret en Forretning hersteds for Import af norske Produkter, Export af Landets Artikler samt Befragning af norske Dampere. Jeg er nemlig af den Formening, at man for med Held at kunne oparbejde en Forretningsforbindelse med disse Lande, hvor vore Produkter hidtil er saa godt som ukjendte, selv maa opholde sig paa Stedet for at arbejde Forretningerne og varetage de Interesseredes Tarv.

Forinden jeg gaar over til en mere detaljeret Beskrivelse af ovennævnte Landes Handel og Industri, vil jeg straks tillade mig at forudskikke den Bemærkning, at en af Hovedbetingelserne for at vort Lands Produkter skal finde fordelagtig og regningsvarende Afsætning i Orienten og med Held kunne konkurrere med de øvrige europæiske Lande, er at en direkte Dampskibslinie oprettes fra Norge paa Middelhavet, som i det mindste en Gang om Maaneden kunde anløbe de større Handelssteder. Som Tilfældet nu stiller sig, med Omskibning i nordeuropæiske Havne, bliver først og fremst Fragten meget kostbar, dernæst lider Varen ved Omlastninger og endelig kan Kjøberne ikke med Bestemthed gjøre Regning paa, naar de vil modtage sine Varer. Jeg vil længere ud i min Indberetning komme nærmere tilbage til dette Spørgsmaal, der under mine Reiser og mit Ophold hersteds har været Gjenstande for Undersøgelser og Konferancer til Fremme for en saadan Plan.

## Tyrkiet & Lilleasien.

Ifølge de sidste statistiske Opgaver angives det europæiske Tyrki at have en Udstrækning af ca. 3 200 000 Kvadratkilometer med en Folkemængde af ca. 10 $\frac{1}{2}$  Million Mennesker. De vigtigste Kystbyer og Handelspladse er Constantinopel og Salonique. Befolkningen i disse Byer er meget blandet, i Constantinopel bestaar vistnok Hovedbefolkningen af Tyrker, men en stor Del af Forretningerne ligger i Hænderne paa Armeniere, Græker, Jøder etc., foruden at der ogsaa findes et ikke ubetydeligt Antal Engelskmænd, Fransk-mænd, Tyskere, Østerrigere etc., de saakaldte „Frankere“. I Salonique bestaar derimod Hovedbefolkningen af Jøder, indvandrede fra Spanien i det 15de Aarhundrede, som ved sin Driftighed og Sluhed har forstaaet at indtage den dominerende Stilling i Byens Forretningsverden. Den største Forsigtighed bør tilraades, naar man vil indlade sig i Forretninger med disse Folk, der intet Middel skyr for at skaffe sig en Fortjeneste. Dette er ogsaa Tilfældet for Armeniernes Vedkommende, kanske i endnu højere Grad, de er meget samvittighedsløse og har selv her i Orienten et daarligt Ord paa sig. Den egentlige Tyrker er derimod som Regel ærlig og hounnet, vistnok doven og interesseløs, men langt intelligentere end hvad man ved en første Iagttagelse skulde være tilbøielig til at tro.

Det asiatiske Tyrki opgives at være ca. 2 Millioner Kvadratkilometer med en Befolkning af ca. 15 Millioner Indbyggere. De vigtigste Byer er Smyrna i Lilleasien ca. 300 000 Indbyggere, Beyrouth i Syrien ca. 100 000 og Jaffa i Palæstina ca. 25 000 Indbyggere.

Smyrna er en By, der er i stærk Fremvæxt; paa Grund af dens centrale fordelagtige Beliggenhed og dens udmærkede Havn er Byen selvskreven som Mellemed mellem de rige, frugtbare Egne i det Indre af Landet og Udenverdenen, og er der ikke Tvivl om, at naar disse Egne, der for Tiden paa en sørgelig Maade ligger udyrkede og upaaagtede, bliver arbeidede og opdyrkede, vil Smyrna komme til at spille en betydelig Rolle i det europæiske Varemærked. Jordbunden er i store Distrikter meget frugtbar og der tiltrænges kun lidet Arbeide for at bringe de uhyre, flade og brugbare Strækninger til at afgive rigt Fold. Handelsomsætningen i Smyrna i 1890 var for Export: Fr. 135 000 000, hvoraf de 50 Millioner alene kommer paa England, Import Fr. 120 000 000, hvori ligeledes England kommer først i Rækken med ca. 40 Millioner francs.

De vigtigste Exportprodukter er: Tørrede Frugter (Rosiner og Figen), Vallonia (for Garverier), Byg, Hvede, Bønner, Bomuld, Opium, Tobak, Olivenolie, tyrkiske Tæpper, Smergel etc. etc.

De vigtigste Importartikler: Manufakturvarer, Jern, Staal og andre Metaller, Trælast, Colonialvarer, Papir og Pap, Isenkramvarer, Glasvarer, Porcelæn og Faiance etc. etc.

Kommunikationsvæsenet ligger fremdeles temmelig langt tilbage paa disse Kanter, og foregaar den største Transportomsætning fra det Indre af Landet paa Kamelryggen. Smyrna har nu 2 Jernbanecompagnier, anlagt af Engelskmænd og med Hovedsæde i London, „The Ottoman Railway Co. og the Smyrna Cassabo Railway Co.“ Førstnævnte Linie strækker sig fra Smyrna op til Desier med Sidelinier og Entranchements ca. 500 Kilometer, og ligger Direktøren for dette Compagnie for Tiden i Underhandlinger om Forlængelse af Linien videre ind i Landet. Den anden Linie strækker sig fra Smyrna til Magnésie, Cassabo, Alaschéir & Soma med en samlet Banelængde af ca. 265 Kilometer.



Befolkningen i Smyrna bestaar hovedsagelig af Græker, ligesom ogsaa Nygræsk er det Sprog der mest tales, dernæst kommer Tyrker, Jøder og Armenier samt 10—15 000 Engelskmænd, Franskmænd, Østerrigere etc., driftige og aktive Forretningsfolk, men gjælder den samme Regel her som for Constantinopel og Salonique, at Forsigtighed bør tilraades ved Valg af Agenter & Forretningsforbindelser.

Industrien staar fremdeles paa et lavt Trin i det Tyrkiske Rige, uagtet der de senere Aar er gjort betydelige Fremskridt, men Autoriteterne synes endnu ikke rigtig at ville slippe Civilisationen ind i Landet og hæmmer den paa mange Maader. Fabrikvirksomheden indskrænker sig til en større Tobaksfabrik i Constantinopel med Filialer i Salonique, Smyrna og Beyrout, et Par mindre Sæbefabrikker, Møllebrug og Spinderier, der alt ligger i Europæernes Hænder. Denne fuldstændige Mangel paa Industri, i Forbindelse med de gunstige Toldbestemmelser i det Tyrkiske Rige, idet saagodtsom alle Importartikler betaler en og samme Afgift à 8 % af Værdien, vil gjøre det indlysende, at Udlandets forarbejdede Produkter finder let og forholdsvis fordelagtig Afsætning paa det Tyrkiske Marked. Jeg vil hermed gaa over til en nærmere Beskrivelse af de af vort Lands Produkter, der maatte kunne finde Afsætning i Tyrkiet og Lilleasien.

#### Træl a s t.

Da det Tyrkiske Rige er et forholdsvis temmelig skovbart Land, indtager selvfølgelig Trælasten en fremskudt Plads blandt Importartiklerne. Hovedtilførselen foregaar fra Østerrig (Donaudistrikterne og Adriaterhavet): Da man overalt herude i Orienten væsentlig tager Hensyn til Varens Billighed og mindre tager Kvaliteten i Betragtning, vil det falde vanskeligt at konkurrere med ovennævnte Lande, hvis Exportører, foruden at de kan levere Varen ved Lasteplassen til en saa billig Pris, som neppe nogen af vore Exportører vil kunne finde regningssvarende, kan profitere af den langt billigere Fragt enten fra Adriaterhavet eller Sortehavet. Fra Gallatz til Smyrna betales saaledes frcs. 8 a 9 per m<sup>3</sup> i Fragt, medens man fra Norge vanskelig vil kunne finde Tonnage under 15 frcs. per m<sup>3</sup>. Det vil desuden blive vanskeligt for vore Exportører at levere de store Bredder, der forlanges for saavel Bord som Planker. De almindeligste Dimentioner for Bygningstømmer samt Kassebord er følgende:

#### B r e d d e:

<u>10 %</u>	<u>10 %</u>	<u>15 %</u>	<u>15 %</u>	<u>15 %</u>	<u>15 %</u>
20 cm.	22 cm.	25 cm.	28 cm.	30 cm.	33 cm.
<u>10 %</u>	<u>10 %</u>				
36 cm.	39 cm.				

#### Ty k k e l s e:

45 %	25 mm.	} Bygningstømmer
15 %	18 mm.	
10 %	12 mm.	
15 %	9 mm.	} for Frugtkasser
15 %	7 mm.	

## Længde:

80 á 90 % 4 m.

20 á 10 % 3 -

og er Priserne fob. Gallatz følgende:

25 mm. Tykkelse	38 á 39	frcs. per m <sup>3</sup> .
18 -	--- 39 - 40	- - -
12 -	--- 42	- - -
9 -	--- 46	- - -
7 -	--- 52 á 53	- - -

uanset Bredderne, der for Kassebordene imidlertid kun leveres fra 22 cm. op til 33 cm. Trælasten skibes fra Gallatz i Almindelighed i smaa Seilskibe 100 til 600 Registertons, og betales der i Fragt til Constantinopel 6 á 8 francs per m<sup>3</sup>, til Smyrna & Salonique 8 á 10 francs per m<sup>3</sup>.

Et ikke ubetydeligt Kvantum af de tynde Bord anvendes til Fabrikation af Tobakskasser for det store „Compagnie de la Régie des Tobacs de l'Empire Ottomane“ i Constantinopel med Filialer i Salonique, Smyrna og Beyrout, hvoraf Forbruget opgives at være ca. 6—7 000 m<sup>3</sup> per Aar. Underhandlinger er indledet med dette Compagnie om Leverance af færdigskaarne Kasser fra Norge, og er der Haab om, at saadanne Forretninger vil resultere. Af endnu større Betydning er Importen af tynde, brede Granbord til Smyrna til Forarbeidelse af Frugtkasser for Figen, Rosiner og Appelsiner, hvoraf Forbruget er uhyre stort. Forarbeidelsen af disse Kasser er en stor Industrigren, der hidtil udelukkende har ligget i Snedkernes Hænder, der kontraherer med Frugtexportørerne om det Kvantum Kasser disse behøver i Løbet af Frugtsæsonen, leverede fuldt monterede og tilspigrede i Exportørernes Magasin. Disse Bord kommer alle fra Gallatz og har adskilligt tilfælles med vore norske Gran, men indeholder mere Harpix, og har der i den Anledning gjentagne Gange været Klager over at Frugten er bleven beskadiget. Jeg har indledet Forretninger for Import af færdigskaarne Kasser af norsk Gran og har fra Fredrikstad modtaget og solgt et større Parti saadanne Kasser, der i Særdeleshed hvad Træets Kvalitet angaar, har vundet almindeligt Bifald, saa jeg har grundet Haab om, at denne Forretning med Tiden vil kunne oparbejdes i en stor Maalestok. Vore Sagbrug og Høvlerier vil altid ved Tilskjæring af Bord og Planker faa tilovers en Mængde Stumper og Ender, der paa en meget fordelagtig Maade vil kunne anvendes for disse smaa Kasser. Arbejdet maa imidlertid udføres meget nøjagtigt og samvittighedsfuldt, da der i Særdeleshed for Figenkassernes Vedkommende er en Utallighed af forskellige Dimensioner; den mindste Uregelmæssighed vil bevirke, at Kasserne ikke kan bruges. For at faa Forretningen op i en større Maalestok burde imidlertid Exportørerne selv overtage Tilspigringen og Monteringen herude, da Frugtexportørerne som Regel hverken har Plads, Tid eller Lyst til selv at overtage dette Arbejde, men kun vil købe sine Kasser fuldt spigrede. Jeg føler mig fuldt overbevist om, at naar Kasserne monteres og spigres her for Afskibernes Regning, vil fordelagtige og regningsvarende Priser utvivlsomt kunne opnaaes, og har jeg i den Anledning indledet Underhandlinger med Exportører hjemme, som forhaabentlig vil lede til det forønskede Resultat. Forbruget af Figenkasser for Smyrna per Aar løber op til ca. 2½ a 3 Millioner Kasser, Rosinkasser ca. 1 a 1½ Million samt Appelsinkasser ca. 100 000, men er Forbruget af disse sidste langt større paa Øerne i Archipelagus. Figen- og Rosinkasserne forarbejdes som ovennævnt her paa Pladsen af Gallatzgran og maa være hævlede paa begge Sider; Appelsinkasserne, der er af Bøgetræ, kommer derimod fuldt tilskaarne

i Bundter fra Triest, Ender og Sider maa bestaa af kun et Stykke, medens Bund, Laag og Midtstykke kan bestaa af 2 Stykker. Prisen per Kasse almindelig Størrelse leveret i Magasin i Bundter paa 100 Stykker varierer mellem 75 a 85 centimes; cif Prisen vil blive ca. 12 a 14 % mindre, da Told, Kaipenge, Transport etc. maa fratrækkes. Vor norske Furu kan antagelig anvendes for disse Kasser, og er Forsøg gjort i denne Retning.

Da der saagodtsom ikke eksisterer Sagbrug eller Høvlerier i det Tyrkiske Rige burde her findes Marked for vore høvlede og pløiede Bord og Planker for Gulve, Paneling etc., i Særdeleshed som der for arbeidet Trælrest ikke betales nogen højere Toldsats end for uarbejdet, (som tidligere nævnt betales der i Tyrkiet for saagodtsom alle Importartikler en og samme Toldsats à 8 % af Værdien). Kjøberne er imidlertid bange for at indlade sig paa at tage ud en hel Ladning af en Vare, der er saa at sige aldeles ukjendt paa disse Kanter. Jeg har derfor for at faa Varen introduceret, fra Fredrikstad modtaget til Forsøgning en Ladning høvlede og pløiede Bord samt uhøvlede Planker og Battens og har etableret Depot hersteds for Udsalg til mindre Leverandører, Architekter og Entreprenører. Trælastkjøbmændene synes endnu ikke at vove sig paa at købe hele Ladninger, da vor Last falder ca. 20 % dyrere end det Virke, de modtager fra Gallatz & Adriaterhavet, hvilket selvfølgelig i Kvalitet staar under vor nordiske Last. Det er imidlertid mit Haab ved selv at detaljere Lasten ud i Smaapartier, paa denne Maade at faa Varen kjendt og apprecieret og lidt efter lidt introduceret. De Dimensioner, der vil kunne gjøre Regning paa at finde den letteste Afsætning, er 2 & 3"  $\times$  8. 9. 10" gode Furuplanker for Snedkerbrug samt høvlede & pløiede Bord 1½, 1¼ & 1"  $\times$  5 & 6"; hvoraf der i sin Tid via England har været importeret adskilligt for Jernbanecompagnierne etc. Med en direkte Dampskibslinie, hvormed en nogenlunde rimelig Fragt kunde opnaaes, vil der uden Tvivl være adskilligt at udrette for denne Slags Trælast.

I Omegnen af Salonique findes betydelige Skovstrækninger, som man imidlertid først i den senere Tid har begyndt at exploitere, idet man nu har faaet direkte Jernbaneforbindelse med disse Egne af Landet. Der exporteres saaledes nu adskilligt Trælast fra Salonique til Smyrna, Alexandria, Øerne i Archipelagus etc. Træet har adskilligt tilfælles med vor Furu, men lader Tilskjæringen selvfølgelig meget tilbage at ønske.

Vor norske Trælast vil vistnok aldrig komme til at faa en saa stor Afsætning i Tyrkiet som Gallatz & Adriatervirket, men dersom vore Exportører virkelig vil interessere sig for Markedet og vove nogle Forsøg, vil det utvivlsomt lede til Resultater.

#### F y r s t i k k e r .

Hovedtilførselen foregaar fra Østerrige, og er der i Særdeleshed et stort Forbrug af de saakaldte Salonstikker fra B. Furth & G. Pollak i Wien, der aldeles dominerer Markedet. Dette er Svovlstikker, der leveres i runde Æsker à 240 Stikker à 36 fr. pr. 200 Dusin Æsker fob. Triest & 120 Stikker à 24 fr. pr. 200 Dusin Æsker, af hvilke de sidste er de mest almindelige og sælges i Detalj à 20 cts. pr. Dusin Æsker. Fra Italien importeres ligeledes Vøxtændstikker af udmærket Kvalitet til en meget billig Pris. Vore gode Sikkerhedsstikker, der saavel i Kvalitet som Billighed kan konkurrere med hvilket som helst Mærke, bør derfor ubetinget finde Marked i Orienten. Jeg har under mine Reiser besørget udsendt Prøveforsendelser til de forskjellige Steder, ligesom jeg ogsaa her i Smyrna har Depot for

denne Artikel, og er det mit Haab, at der lidt efter lidt efter som Varen bliver kjendt og aprecieret, vil kunne afsættes ganske store Kvantiteter. Der yntes rigtignok om at et fransk Compagnie skal have faaet Monopol paa Fyrstiktilvirkninger i det Tyrkiske Rige, men intet er endnu bestemt og der vil vistnok hengaa adskillige Aar, inden et saadant Monopol vil komme til at træde i Kraft.

#### Færdige Huse.

Paa Grund af de i Lilleasien og paa Øerne i Archipelagus hyppigt forekommende Jordskjælv, burde der findes Afsætning for vore lette færdigtømrede Huse; jeg har i denne Anledning indledet Underhandlinger med Exportører i Norge om at sende ud et færdigt Hus til Fremvisning. Ligesaa færdige Døre og Vinduer, men maatte denne Forretning ske efter Bestilling, da hver Nation saa at sige bygger efter sin Stil. Et norsk Firma sendte for adskillige Aar siden en større Konsignationslast færdige Døre og Vinduer til Smyrna, men faldt dette Forsøg af ovennævnte Grund vistnok meget uheldigt ud.

#### Papir & Pap.

Tyrkiet importerede i 1890 for over  $5\frac{1}{2}$  Million frcs. i Tryk-, Skrive- & Indpakkingspapir samt Pap. Østerrige og Italien dominerer ogsaa for disse Artikler Markedet, men synes det ikke at være Tvivl om, at vore Papirfabriker vilde kunne udrette adskilligt herude, dersom Fragten med en direkte Dampskibslinie kunde reduceres. Som Tilfældet nu er, maa man fra Norge betale 5 à 6 frcs. pr. % kgr. til tyrkiske Havne for Papir, medens der fra Østerrige og Italien betales 1.50 à 2.00 fr. pr. % kgr. Af graat og brunt Omslagspapir konsumeres i Særdeleshed betydelige Kvantiteter, billige, simple Sorter, der leveres fra 20 fr. og op til 30 fr. pr. % kgr. cif. I Constantinopel ved Bosphorus er man ifærd med at anlægge en Papirfabrik, men synes det at være meget tvivlsomt, om denne nogensinde vil komme til at træde i Virksomhed.

#### Spiger.

Der benyttes i Orienten mest runde Stifter, de saakaldte „Pointes de Paris“, hvoraf Forbruget er overordentlig stort. Disse kommer fra Belgien og leveres uanseet Dimensionerne, der varierer mellem  $\frac{1}{2}$  Tomme og helt op til 8 à 9 Tommer, til en Gjennemsnitspris af 25—30 frcs. pr. 100 kgr. cif tyrkisk eller asiatisk Havn. For grovere Bygningsarbejde etc., anvendes ogsaa store, firkantede, i Euderne tilspidsede Spiger, der ligeledes for Størstedelen kommer fra Belgien (St. Marceaux) mærket H, og som leveres i Tønder paa 50 kgr. netto til en Gjennemsnitspris for Længder fra 5 til 12 Tommer à 24 frcs. pr. 100 kgr. fob. Antwerpen. Jeg har faaet mig tilsendt et Prøveparti Spiger fra Christiania for ligeledes at faa denne Artikel introduceret paa disse Kanter, og vil dette uden Tvivl lykkes, dersom vore Spigerværk kan notere de samme Priser som de konkurrerende Mærker.

#### Øl.

Importen af Øl stiger for hvert Aar betydeligt, idet nu tilogmed Tyrken har faaet Smag paa denne i Begyndelsen kun i Norden yndede Drik. I det europæiske Tyrki, der staar i letvindt og hurtig Jernbaneforbindelse med

Østerrige og Tyskland, hvorfra Hovedtilførselen sker, importeres Størstedelen paa Fad. I Smyrna importeres derimod mest Øl paa Flasker; saaledes solgtes der i 1890 for ca. 120 000 frcs. Flaskeøl mod kun ca. 50 000 fr. Fadøl. Et østerrigsk Firma A. Dreher & Co. i Triest afsætter betydelige Kvanta. Dette Øl importeres i Kasser paa 50 Flasker à  $\frac{2}{3}$  Liter og sælges à 24 fr. pr. Kasse cif. Smyrna. De østerrigske og tyske Firmaer indrømmer lang Credit, 5 à 6 Maaneder, og vil det af denne Grund vistnok falde vanskeligt for vore Bryggerier uden gennem paalidelige og honette Agenter at optage en alvorlig Konkurrence med ovennævnte Firmaer. Jeg har imidlertid faaet mig tilsendt adskillige Partier norsk Øl, hvoraf jeg ogsaa har Depot hersteds, og har godt Haab om, at der lidt efter lidt, naar Øllet bliver kjendt og introduceret, vil kunne sælges adskilligt. Specielt synes den herværende talrige engelske Coloni at sætte Pris paa vort Øl, der er betydeligt billigere end det engelske. Dersom en Reduktion i Fragten kunne opnaaes ved en direkte Dampskibsforbindelse, vilde vistnok ogsaa vort Øl med Held kunne konkurrere med det tyske og østerrigske.

#### Klipfisk.

Forbruget af Klipfisk for Smyrna opgives at være ca. 1 500 Tønder à  $3\frac{1}{2}$ —4 ctw. (150—200 Kgr.) om Aaret, hvoraf det meste kommer fra England og skibes fra Liverpool. Denne Fisk („hadocks“) er meget liden, ca. 28 % 10 Tommer lang, 50 % 12 à 14" & 25 % 17" lang; ca. 15 à 20 % veier kun  $\frac{1}{2}$  Kgr. og de største ikke over  $1\frac{1}{2}$  Kgr. Prisen varierer mellem £ 16 à £ 18 pr. Ton fob. Liverpool; i Fragt fra Liverpool betales fra 22 sh. til 25 sh. pr. Ton. „Small cods“ ligeledes i Tønder paa  $3\frac{1}{2}$  à 4 ctw. har ikke saa stor Efterspørgsel, da Prisen som Regel er høiere. Den franske Klipfisk, der kommer fra Marseille, er adskillig større og af bedre Kvalitet, men ogsaa betydelig kostbarere, uagtet de franske Exportører af sin Regjering erholder en Exportpræmie paa 16 francs pr. 100 Kgr. Forbruget af denne Fisk er ikke meget stort paa disse Kanter. Norsk Klipfisk har saavidt vides aldrig været importeret hertil; jeg søger imidlertid at aabne Marked for denne Vare og har for Tiden undervejs et Prøveparti af forskjellige Kvaliteter, men er jeg bange for, at den uhyre høie Fragt, 50 sh. pr. Ton, vil vanskeliggjøre Forretninger, der ellers vistnok burde have en Fremtid for sig i Orienten.

#### Røgesild.

Forbruget af Røgesild i Smyrna og paa Øerne angives at være ca. 5 000 Tønder pr. Aar. Tønderne har 2 Dimensioner, en indeholdende 650 Stykker, en anden 250 Stykker. Silden er smaa, fra 20 til 25 cm. lang som Regel, men kan ogsaa være noget større. For denne Artikels Vedkommende er det ligeledes England, der dominerer Markedet. Prisen varierer mellem 18 sh. à 24 sh. pr. Tønde à 650 Stykker, de mindre Tønder i Proportion, fob. Liverpool. Den bedste Tid for Salg af Røgesild er fra Oktober til December Maaned. Forretningen synes imidlertid at være vanskelig og risikabel, da saagodtsom hele Importen foregaar i Konsignation for Afskibernes Regning, der vistnok ofte lider betydeligt Tab. Vor Sild vil dernæst antagelig ogsaa være for dyr og god for det Orientalske Marked. Endelig bliver det vel ogsaa et Spørgsmaal, om vor Sild paa Grund af den lange Transport med Omlastning etc. vil komme frem i nogenlunde uskadt Stand til disse varme Lande.

### Medicin-Tran.

Denne Artikkel har et ganske stort Marked i Orienten, specielt i det europæiske Tyrki, der samtidig forsyner Bulgarien & Serbien. Tranen kommer som Regel via Hamburg og sælges gennem Agenter dersteds til meget billige Priser. Den Kvalitet, der har størst Efterspørgsel, er blank, naturlig Medicintran i indvendig forzinkede Egetønder à 100 Kgr. netto, hvorfor vanskelig vil kunne opnaaes mere end 65 à 70 francs pr. 100 Kgr. cif. Damprenset Medicintran ligeledes i forzinkede Egetønder 80 à 90 francs pr. % Kgr. cif.

### Condenseret Melk.

Forbruget er ikke meget stort, men burde her ubetinget vor fortrinlige Kvalitet faa Preferencen. I Smyrna sælges ca. 61 800 Kasser à 48 Boxer om Aaret, der hovedsagelig kommer fra England og Schweitz. Prisen opgives 22 francs pr. Kasse à 48 Boxer cif. Smyrna og turde vore Fabriker se at komme ned til denne Pris, i hvilket Tilfælde vor Melk vistnok vil blive foretrukket for den engelske og schweitziske. I Fragt fra Norge til Smyrna med „Det Forenede Dampskibsselskab“ i Kjøbenhavn betaales 8 d pr. Kasse (1 Kubikfod).

### Is.

Udsigterne for Import af norsk Is til Orienten synes ikke at have nogen Fremtid for sig. Saavel i Constantinopel som i Smyrna findes Fabriker for Tilvirkning af kunstig Is, hvoraf der produceres betydelige Kvantiteter til meget billige Priser. Dernæst anvender man ogsaa herude Sne, der under Vintermaanederne samles paa Fjeldene, graves ned i Jorden og under Sommerens Løb føres ned til Byerne. Da man desuden for Import af norsk Is maatte beregne mindst 50 % Svind under Transport, Magasinering, Salg etc., er det neppe sandsynligt, at denne vil konkurrere med den her producerede kunstige Is, der sælges i Detalj à 10 centimes pr. Kgr.

### Blyhvidt.

Denne Artikel importeres i tør Tilstand fra Italien og prepareres her. Priserne varierer mellem 32—40 francs pr. % Kgr. cif., beroende paa Kvalitet, Tilførselens Størrelse etc. Blyhvidt expederes i Tønder paa 50 Kgr.

### Margarinsmør.

Vort Smør er for dyrt for dette Marked. Fra Rusland importeres betydelige Kvanta i store Tønder paa 100—500 Kgr. i forskellige Kvaliteter fra 100 francs til 180 francs pr. % Kgr. cif. Smyrna etc.

---

### Grækenland.

Kongeriget Grækenland har et Fladeindhold af ca. 65 000 Kvadratkilometer og dets Folkemængde anslaaes efter de sidste statistiske Opgaver til circa  $2\frac{1}{2}$  Million Indbyggere. Handelsomsætningen beløb sig i 1891 til ca. 260 000 000 francs, hvoraf ca. 160 000 000 francs falder paa Importen. De vigtigste Handelspladse er: Patras, Piræus og Syra.

Landets finansielle Stilling har i indeværende Aar været særdeles slet, de store, kostbare Udrustninger Grækenland har foretaget i Haab om en Revanche-krig, har fuldstændig tømt Statskassen. Med Ministeriet Delyannis, der ved Kong Georgs energiske Optræden i Marts Maaned atter er kommen til Roret, synes imidlertid Bedring at være indtraadt og er forhaabentlig Krisen for denne Gang undgaaet.

England kommer først i Rækken med Hensyn til Import, og er de vigtigste Artikler: Colonialvarer, Ris, Manufakturvarer, Jern, Staal, Farvevarer etc. Fra Frankrige importeres: Læder, Silkevarer, Parfumerier etc., fra Østerrige: Sukker, Papir, Møbler, Trælast etc., fra Italien: Trælast, Papir, etc.

Industrien har gjort store Fremskridt i Grækenland de senere Aar; medens der i 1870 saa at sige ikke fandtes et eneste industrielt Anlæg, tæller Landet nu over 200 forskellige Fabriker, industrielle Anlæg etc., alle drevne med Damp, saasom: Møllebrug, Spinderier, Sagbrug, Destillerier, Garverier, mekaniske Værksted etc.

Befolkningen er nøisom, driftig og arbejdsom, men beregnende og upaalidelig, saa Forsigtighed i Forretninger bør tilraades her saavel som i Tyrkiet.

#### Trælast.

Uagtet Grækenland er et forholdsvis skovrigt Land, strækker alligevel Landets Produktion ikke paa langt nær til, hvad der forbruges, og der importeres aarlig for ca. 8 Millioner francs Trælast, hvoraf Størstedelen kommer fra Østerrige (Triest & Fiume) samt fra Gallatz. Svensk eller finsk Trælast er ogsaa i længere Tid, i mindre Partier, der er kommen fra Marseille, bleven indført til Grækenland, hvor den er godt kjendt under Navn af „Bois du Nord“ og meget apprcieret. Paa Grund af Omlastning i Marseille og den Fortjeneste, Trælastkjøbmændene dersteds beregner sig, bliver imidlertid Prisen overordentlig høi og hindrer nogen større Import. De forenede Rigers Consul i Piræus har endvidere ifjor modtaget 2 Ladninger Trælast fra Østersøen i Konsignation, men synes dette neppe at falde i Trælastimportørernes Smag, der ønsker at købe direkte og kontrahere for hele Ladninger, for at opnaa billigere Priser, ialfald for de større Importørers Vedkommende. Paa Grund af den økonomiske Krise og Pengenes usædvanlige Dyrhed, turde Trælastkjøbmændene imidlertid iaar ikke indlade sig paa større Indkjøb, men fortsættes de indledede Underhandlinger, og er der Haab om at Forretninger for Salg af norsk Trælast vil kunne lykkes for tidlig Vaarskibning næste Aar.

De Dimensioner, der i Grækenland vil kunne gjøre Regning paa at finde den letteste Afsætning, er: 2, 3 & 4"  $\times$  8, 9, 10" Furuplanker, 1 &  $1\frac{1}{4}$   $\times$  9, 8, 7" & 1 &  $1\frac{1}{4}$   $\times$  5 & 6" Furubord for Gulvmateriale, og tør man gjøre Regning paa at opnaa en Gjennemsnitspris à 55 francs pr. m<sup>3</sup> cif. græsk Havn for god Middelkvalitet, Planker saavel som Bord. Vore høvlede Bord vil imidlertid vanskelig kunne finde Marked i Grækenland paa Grund af den høie Told paa bearbejdede Trævarer; der betales nemlig

for disse akkurat det dobbelte i Told af hvad der betales for ubearbejdede, eller 6 leptas pr. ocque ( $1\frac{1}{3}$  Kgr.) mod 3 leptas for skaaren Last.

Patras er den af Byerne i Grækenland, der importerer det største Kvantum Trælast, hvoraf ca.  $\frac{3}{4}$  benyttes til Fabrikation af Korintkasser. Denne Trælast importeres i Form af tynde, brede Granbord af aller simpleste Kvalitet, og kommer saagodtsom alt Virke for dette Brug fra Gallatz. Dimensionerne for disse Bord er følgende:

Bredde: 20 cm. 23 cm. 26 cm. & 29 cm.

Tykkelse:  $\frac{40\%}{18\text{ mm.}}$   $\frac{60\%}{12\text{ mm.}}$

Længde:  $\frac{50\%}{4\text{ m.}}$   $\frac{25\%}{\text{over } 4\text{ m.}}$   $\frac{25\%}{\text{under } 4\text{ m.}}$

og blev Priserne opgivet fob. Gallatz:

12 mm.	32 à 34	fres. pr. m <sup>3</sup> .
18 -	30 - 32	- - -

Fragten fra Gallatz til Patras pr. Seilskib ca. 12 à 13 francs pr. m<sup>3</sup>. Underhandling blev ogsaa i Patras indledet om Import af færdigskaarne Kasser fra Norge, og er der Haab om at saadan Forretning vil resultere for nævnte Saison, uagtet Toldbestemmelserne stiller sig hindrende i Veien for Import af arbejdet Trælast som tidligere nævnt.

#### Fyrstikker.

Et østerrigsk Firma har mod en betydelig Afgift til Staten faaet Monopol paa Fyrstiktilvirkningen i Grækenland, og er der saaledes for Nærværende intet at udrette for denne Artikel. Kontrakten, der gjælder for 2 Aar, blev fornyet i Februar Maaned dette Aar og udløber saaledes i Februar 1894. Det forekommer mig at vore Fyrstikfabriker, der trods den høie Fragt til disse Kanter, alligevel kan levere Fyrstikkerne til billigere Priser end Østerrigerne, burde konkurrere stærkt for Overdragelsen af dette Monopol.

#### Klipfisk.

Forbruget af Klipfisk i Grækenland er betydeligt og importeres der aarlig for ca. 4 à 5 Millioner francs, hvoraf Størstedelen kommer fra England og de forenede Stater. Frankrige deltager ogsaa i Importen for ca. 1 Million francs. De vigtigste Importbyer for Klipfisk er Patras & Piræus, specielt den første By, der importerer for ca. 3 Millioner francs om Aaret, hovedsagelig Labradorfisk. Priserne varierer mellem 17 sh. à 19 sh. pr. ctw. (hundredweight = 112 lbs.), cif. Patras for Labradorfisk. Efter hvad jeg bragte i Erfaring har der i Patras været gjort Forsøg med Import af norsk Klipfisk, men faldt denne adskilligt dyrere ud end Labradorfisken, ligesom Kjøberne beklagede sig over, at den norske Fisk antagelig blev tilsat med en eller anden S sammensætning for at faa Kjødet hvidt, hvilket gav Fisken en ubehagelig Bismag.



I Piræus er der den senere Tid bleven importeret adskillig Klipfisk fra Island via Kjøbenhavn. Denne Fisk expederes i Kasser paa 80 Kgr. og koster cif. Piræus:

No. 1 . . . . .	48 à 50 francs)	} pr. 100 Kg.
- 2 . . . . .	43 - 45 -	
- 3 . . . . .	38 - 40 -	

Den bedste Tid for Import af Klipfisken er fra September til Februar Maaned.

#### Røgesild.

Der foregaar hovedsagelig fra England en betydelig Import af Røgesild til Grækenland og Øerne. Priser og Kvalitet er de samme som tidligere opgivet for Smyrna og Lilleasien.

#### Øl.

Paa Grund af den usædvanlig høie Told paa denne Artikel, 35 leptas for Øl paa Fad og 60 leptas for Flaskeøl pr. ocque ( $1\frac{1}{3}$  Kgr.), er Importen forholdsvis liden. Der finder saavel i Piræus, Patras og Athen Bryggerier, der efter tysk Mønster og med tyske Bryggerimestre, fabrikører baade billigt og godt Øl.

#### Papir & Pap.

Af Papir & Pap importeredes i 1891 for ca.  $2\frac{1}{2}$  Million francs til Grækenland, og ligger denne Forretning saa at sige udelukkende i Østerrigernes Hænder, der med sin lette Transportforbindelse og udviklede Papirindustri er særdeles heldigt situeret. Priserne for almindeligt Indpkningspapir varierer mellem 20 à 30 francs pr. 100 Kgr. fob. Triest. I Piræus findes en Papirfabrik, der har importeret mindre Partier Træmasse og Sulphit fra Norge, men er Forretningen vistnok anlagt i en altfor liden Skala til at kunne optage nogen alvorlig Konkurrence med de billige østerrigske Papirsorter. Jeg er ligeledes for Grækenlands Vedkommende af den For-  
mening, at der bør kunne oparbejdes et stort Marked for flere af vore billige Papirsorter, specielt Indpknings- og Trykpapir, dersom en billigere Transportforbindelse bliver istandbragt.

For de øvrige Indførselsartikler, der maatte være af Interesse for vort Land, er Udsigterne omtrent de samme som i Tyrkiet og Lilleasien.

#### Befragtning.

Ved Siden af min Virksomhed til Fremme for norsk Export, har jeg ogsaa etableret en Forretning hersteds for Befragtning af norske Dampere fra Levantbyerne. Traden fra Orientbyerne til engelske eller Continenthavne har til Dato saa at sige udelukkende ligget i Engelskmændenes Hænder; alene i Smyrna laster der aarlig ca. 250—300 større Dampere for U. K. eller Continentet. Fragterne har iaar herved, som i alle Retninger, været særdeles lave; medens der ifjor for større Dampere paa 1 500—3 000 Tons Cargo fra Smyrna til England eller Continentet betaltes fra 13 sh. til 15 sh. per Ton, er der iaar bleven befragtet saadanne Baade til den vistnok neppe regningssvarende Fragt af 8 sh. 6 d pr. Ton, og har den høieste Rate været 12 sh. Jeg har befragtet et Par større norske Dampere (2 000 og

2 700 Tons Cargo) fra Smyrna til engelske Havne med Korn, Frugt, Bønner etc. à henholdsvis 11 sh. 6 d & 12 sh., hvilket i Forhold til de lave Fragter, som engelske Dampere har accepteret, maa ansees som ganske tilfredsstillende. For senere Skibning udover Høsten vil der imidlertid paa Grund af det store Antal ledige Steamere neppe kunne gjøres Regning paa at opnaaes mere end 11 sh., muligens 11 sh. 6 d, for Dampere af ovennævnte Størrelse. Smyrna er en god og forholdsvis billig Havn (Losse- og Lasteudgifter 1 franc per Ton), Certepartierne er klare og Dampskibene faar i Almindelighed en meget hurtig Dispatch, Dampere paa ca. 2 500 Tons laster saaledes med Korn og Frugt paa 5 a 6 Dage. Befragterne herude vil gjerne give Preferencen til norske Baade, da vore Kapteiner er bekjendt for at behandle Varerne mere samvittighedsfuldt end de engelske Kapteiner. Jeg har ogsaa mine Bestræbelser rettet paa Maanedsbefragtninger for mindre Dampskibe med Frugt etc. og har indledet Underhandlinger med Rederier i Norge i denne Anledning. Det er mit Haab, at det lidt end lidt vil lykkes at faa arbeidet vore Dampere ind i denne Trade, der oftere vil passe for Baade, der kommer ind i Middelhavet med Træløst og Fisk.

#### Direkte Dampskibslinie.

Som gjentagende tidligere nævnt, er en af Hovedbetingelserne for at vort Land med Held skal kunne optage Konkurrancen med de øvrige eksporterende Lande, og at vore Produkter skal kunne finde fordelagtig Afsetning paa disse Kanter, at en direkte Dampskibslinie bliver tilveiebragt, da Prisen kanske mere end noget andet Sted i Verden spiller Hovedrollen herude i Orienten. Som Tilfældet nu er betales der fra Norge til Orienten for Stykgods det dobbelte af hvad der betales fra engelske og nordtyske Havne paa Grund af Omlastning og dermed forbundne Udgifter. At Kjøberne foretrækker at faa sine Varer med en direkte Linie er naturligt, da de fleste Varer lider ved Omskibningen, ligesom Kjøberne ikke med Bestemthed kan gjøre Regning paa, naar de vil modtage sine Varer med en indirekte Linie.

Jeg har under mine Reiser i de forskjellige Byer herude saavel som under mit Ophold i Smyrna studeret Spørgsmaalet om en direkte Transportforbindelse fra Norge og vil hermed tillade mig at anføre nogle Oplysninger om Udgifterne for konventionerede Dampere i de forskjellige Havne samt Udsigterne for Udfragt og Retur for en saadan eventuel Linie. Udgifterne stiller sig som følger:

#### Constantinopel.

„Bonne monnaie.“ 1 piastre = 40 paras.  
 94½ — = 1 Napoleon (20 francs)

#### Sundhedsafgift:

for de første	500 Tons	20 paras	per Reg-ton	
- - næste	500 -	12 —	- -	
- - rest.	500 -	8 —	- -	

#### Fyrafgift:

for de første	800 Tons	60 paras	per Reg-ton	
- - resterende	30	—	- -	

#### Fyrskibsafgift:

20 paras per Register-ton.

Omstaaende er faste Udgifter for Dampskibe, der kun passerer Constantinopel, d. v. s. ikke gjør nogen Operation. Dampskibe, der lossere eller laster, erlægger desuden en Extraafgift à

10 paras pr. Registerton, endvidere:

Bøjeafgift:

4 paras pr. Regton for de 4 første Dage,

8 — — — hvis Opholdet udstrækker sig længere Tid.

Lodspenge:

Ud og ind ca. £ 4 à £ 5.

Udlosning:

1 sh. pr. Ton for Stykgods.

Hertil kommer endvidere Consulatafgifter, Udgifter for Klarering til Agenterne etc. Passagen gennem Dardanellerne for Skibe kommende saavel fra Sortehavet som fra Marmorahavet er forbudt før Solopgang og efter Solnedgang.

---

#### Smyrna.

Udgifter for en norsk Dampers paa ca. 1 000 Tons Register:

Sundhedsafgift . . . . .	£ 2. 18. 5
Consulatafgift (à 6 $\frac{1}{3}$ Øre pr. Ton) . . . . .	- 3. 13. 0
Lodspenge . . . . .	- 2. 0. 0
Fyrafgift . . . . .	- 6. 4. 0
Ankring . . . . .	- 0. 1. 2
Baadhyre 4 sh. pr. Dag,	
Losning & Lastning 1 fr. pr. Ton.	

---

#### Salonique.

Udgifter for en Dampers paa ca. 1 200 Tons Register:

Consulatafgift (à 6 $\frac{1}{3}$ Øre pr. Ton) . . . . .	£ 4. 6. 2
Fyrafgift: 20 paras for de første 800 Tons } 10 — — — resterende }	- 4. 5. 5 $\frac{1}{2}$
Sundhedsafgift: 20 paras for de første 500 T. } 12 — — — næste 500 T. } 8 — — — resterende }	- 3. 15. 2 $\frac{1}{2}$
Losning & Lastning à 6 pence. pr. Ton,	
Baadhyre 4 sh. 6 d pr. Dag,	
Commission til Agenterne 5 % for udgaaende & 2 % for indgaaende.	

---

#### Piræus.

Udgifter for en Dampers paa ca. 800 Tons Register:

Kaipenge . . . . .	£ 1. 11. 9
Fyrafgift . . . . .	- 3. 3. 6
Sundhedsafgift . . . . .	- 0. 12. 8
Consulatafgift (à 6 $\frac{1}{3}$ Øre pr. Ton)	
Lodspenge . . . . .	- 2. 0. 0
Losningsudgifter for 100 Tons Varer . . . . .	- 2. 16. 0
Stevedore . . . . .	- 0. 10. 0

Manifest etc. . . . .	£ 0. 16. 0
Stempler . . . . .	- 0. 5. 10
Doktor fra Sundhedshuset . . . . .	- 0. 10. 0
Control fra Toldboden & Sundhedshus . . . . .	- 0. 15. 0
Baadhyre 4 sh. pr. Dag	
Ankring . . . . .	- 0. 10. 0

Hvad Ruten for en eventuel Middelhavs og Levantlinie angaar, er det vanskeligt paa et saa tidligt Standpunkt at udtale sig om, hvorledes denne burde anlægges. Jeg skulde imidlertid være tilbøielig til at antage, at Udgangspunktet burde være en af Byerne paa Vestkysten af Norge for Fiskeexportens Skyld; Klipfisk skibes for Exempel for en stor Del løst i Rummet og taaler saaledes ikke Omlastning; dernæst fylde op i Byerne langs Kysten til og med Bergen eller muligens ogsaa Stavanger, hvorfra der exporteres ikke ubetydeligt Hermetik. Derfra til Christiansand S for at tage Varerne fra Østlandet. Som Regel burde man vistnok gjøre Regning paa at en Baad om Maaneden paa ca. 800—1200 Tons Register vilde kunne faa fuld Last til Middelhavs- og Levantbyerne med Fiskevarer, Træløst og Trævarer, Jern, Øl etc. uden at behøve at anløbe enten engelske eller Kontinenthavne for at fylde op. Importen af svensk Jern til Levantbyerne gaar op til ca. 6—8000 Tons om Aaret (hovedsagelig fra Gøteborg), og turde man vel paaregne at en større Del heraf kunde skibes med en eventuel norsk Linie, da de svenske Rutebaade paa Middelhavet ikke gaar indenfor Malta; Hovedexportmassen burde imidlertid helst være Fisk (Klipfisk og Tørfisk), da denne Vare er den dyreste og kan betale den høieste Fragt, og synes det som om denne Handel er kommen ind i et nyt Spor, der vil befordre en saadan Linie. Tidligere skibedes nemlig saa at sige al Fisk i store Partier udelukkende til Grossisterne i de forskjellige Middelhavshavne, medens Forretningen nu derimod med de lettere Transportmidler mere og mere gaar over til Detaljisterne i smaa Partier. I hele Dampskibsladninger betaler denne Vare nu omkring 30 à 35 fr. pr. Ton i Fragt (til Byerne i Levanten forholdsvis noget mere), en saa høi Fragt som Træløst for Exempel ikke kunde betale.

Med Hensyn til Returfragt for Baaden, vil denne vistnok lettest findes fra Kornhavne i Sortehavet, enten direkte til Norge eller i Nødsfald til Havne i England og/eller Kontinentet, samt fra Smyrna med Korn og Frugt til England og/eller Kontinentet (Nantes, Rouen, Dunkirk, Antwerpen etc.), samt selvfølgelig, hvad der maatte være for Norge. Patrasdistriktet burde kanske ogsaa tages med under Frugtsæsonen for Korintexporten, da denne Vare betaler forholdsvis høi Fragt. „Det forenede Dampskibsselskab“ i Kjøbenhavn, der nu i adskillige Aar har havt en Rute paa Sortehavet, faar som Regel altid fuld Last for sine Baade hjemover, hovedsagelig til Antwerpen og Østersøen. Dette Selskab noterer og opnaar, trods de for Tiden raadende lave Fragter, fra Smyrna til Norge for Exempel, med Omlastning i Kjøbenhavn, for Korn fra 27 sh. 6 d til 30 sh. pr. Ton beroende paa Kvantiteten, Frugt og Olie 40 sh. pr. Ton, hvilket i Forhold til de nuværende særdeles lave Fragter maa ansees som ganske tilfredsstillende. Sammenligningsvis kan jeg anføre, at der fra Smyrna for mindre Partier til England (London, Hull, Bristol, Liverpool, Leith etc.) for Korn betales fra 12 sh.—13 sh., for Frugt fra 17 sh.—20 sh. pr. Ton.

Baaden kunde ogsaa arbeide sig hjem paa anden Maade, nemlig fra Smyrna og Syrien via Marseille, hvortil alle Østmiddelhavets ædlere Produkter gaar, og vilde kanske en saadan Linie ikke være mindst profitabet for Rederiet. Efter Udlosning i Marseille kunde den da arbeide sig videre enten via italiensk, spansk eller portugisisk Salthavn direkte til Norge, som vel vilde være det bedste for at komme hurtigst hjem, eller ogsaa laste i Marseille for England, Hamburg eller lignende med Oliekager etc. og da om fornødigedes i Saisonen fylde op med Appelsiner i spansk Havn. I England burde London, Hull eller Newcastle anløbes, de to sidstnævnte Havne for der at faa billigere Kul til næste Reise, og maatte en saadan Baad have „spare bunkers“, især for Begyndelsen, da det muligens vilde skorte paa Last, men saa kunde den derfor have Kul med for hele Turen.

En kombineret Middelhavs- og Levantlinie kan selvfølgelig anlægges paa mange forskellige Maader baade for Tur og Retur, for Exempel anløbende Oran, Algier, Tunis, Alexandria etc., hvilke Steder mere og mere bliver af Betydning for vor Handel, og maatte man til en Begyndelse saa at sige prøve sig frem, hvilken Rute og Havne der vilde blive de mest regningssvarende. Enhver Begyndelse koster Opofrelse, og saa vilde muligens ogsaa blive Tilfældet de første Aar for en norsk Linie paa Middelhavet, men i disse flauere Tider, da flere Baade ligger oplagt og mange Dampere gaar med meget liden eller ingen Fortjeneste, er der meget som taler for at Rederier, som har passende Baade, maatte kunne finde fordelagtig Sysselsættelse for sine Dampere ved at etablere en Middelhavs og Levantlinie. At denne vilde blive til uvurderlig Nytte for vor Export og i det hele taget i høi Grad fremme vor Handel paa disse Kanter, tillader jeg mig atter at paapege, og turde den maaske paa Grund heraf kunne gjøre Regning paa et Statstilskud. Norge er nu den eneste søfarende Nation i Europa, som ikke har nogen direkte Dampskibsforbindelse paa Middelhavet, idet foruden Middelhavslandene, der selvfølgelig alle har Dampere i faste Ruter, England, Tyskland, Holland, Rusland, Østerrige, Danmark og Sverige har regelmæssige Dampskibsforbindelser i Middelhavet og Sortehavet.

Efter det Kjendskab jeg nu har erhvervet mig angaaende Forholdene herude, tror jeg i Overensstemmelse med min Beretning at kunne udtale, at flere norske Produkter vil kunne finde baade god og fordelagtig Afsætning i Orienten, men vil der selvfølgelig udkræves adskilligt Arbeide samt muligens ogsaa til en Begyndelse Opofrelser fra Exportørernes Side for at komme ind paa disse for Norge hidtil saagodtsom nye og ukjendte Markeder. Af Vigtighed er det ogsaa at Exportørerne med Hensyn til Skibning, Indpakning etc. retter sig efter hvad Kjøberne ønsker og er vant til at modtage.

Betalingspørgsmaalet spiller selvfølgelig ogsaa en stor Rolle. Tyskerne og Østerrigerne har i saa Henseende bortskjæmt Kjøberne, idet de giver fra 4 til 6, ja helt op til 8 Maaneders Credit. Men i Almindelighed vil man kunne opnaa kontant Betaling ved Varens Ankomst mod 2 à 3 % Disconto. Betaling mod Konnossement er derimod vanskelig at opnaa, medmindre Priserne stiller sig særdeles gunstige. Af denne Grund er det meget om at gjøre at have paalidelige Agenter eller Forbindelser; der vrimler af den Slags samvittighedsløse Mennesker herude, der mangler alle Betingelser for at kunne lede en Forretning til et godt Resultat. Konosse-

menter og Incassering af Vexler bør helst tilsendes og besørgeres ordnet af de større Bankinstituter: Crédit Lyonnais og Banque Ottomane i Tyrkiet samt Banque Nationale de Grèce i Grækenland.

Priserne stipuleres i Almindelighed i francs eller £ sterling.

Til Slutning skal jeg tillade mig at anføre, at det er min Hensigt, dersom nyt Stipendium bliver mig tilstaaet, delvis at benytte dette til en fortsat Studiereise til Byerne i Syrien og Palæstina samt Øerne i Archipelagus, idet jeg er af den Formening, at der ligeledes i disse Lande vil kunne oparbejdes Markeder for norske Produkter, specielt Trælast. Fransk-mændene gaar der frem med stærke Skridt med Jernbanebygninger, Veianlæg etc. Paa Grund af Kolera og dermed forbundet Karantæne, har jeg i indeværende Aar ikke anseet det heldigt at besøge disse Lande.

Det er ogsaa min Mening i Løbet af Høsten at foretage en Reise hjem til Norge for at freemme indledede Underhandlinger og Forretninger.

Smyrna den 20de September 1892.

Ærbødigst

**P. Rolfsen.**

# Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler  
for 1891 m. M.,

No. 20.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1892.

---

I Kommission hos H. Aschehoug & Co. Subskriptionspris 2 Kroner Aaret  
og for Udenbysboende Porto 20 Øre.

---

## Indberetning fra Konsulatstipendiat Schanche,

*dateret 30te December 1890.*

„Den franske Protektionismes Betydning for  
Norges Klipfiskhandel.“

---

### Indhold:

- I. Indledende Bemærkninger. Undersøgelsens Øiemed og Omfang.
- II. Franskmændenes „Store Fiskerier“. Sammenligning mellem de Naturforhold, hvorunder disse og de norske Torskefiskerier foregaar.
- III. Vanskeligheder af international Art for den franske Fiskeribedrift. Stridigheder med England om Besiddelsen af Newfoundland, St. Pierre og Miquelon. Agn og Hummerstriden.
- IV. Opregning af de franske Statsforanstaltninger til Torskefiskeriernes Fremme.
- V. Paavisning af Grunden til Protektionen.
- VI. De Søindrulleredes Privilegium paa at drive Saltvandsfiske.
- VII. Klipfisktolden.
- VIII. Præmiesystemet.
- IX. Skattelettelser for det ved de „Store Fiskerier“ anvendte Salt.
- X. Afslag i Lovgivningens Betingelser for at føre fransk Fartøi.
- XI. Toldnedsættelse i Spanien for saakaldet fransk Klipfisk.
- XII. Protektionismens Resultater.
- XIII. Bordeaux's Betydning som Klipfiskexportmarked.

XIV. De protektionistiske Foranstaltninger ville antagelig vedblive.

XV. Udsigterne for Konkurrencens videre Udvikling.

XVI. Mulige Modforanstaltninger fra norsk Side.

---

XVII. (Tillæg.) Om de franske Toldsatser for Stokfisk og nogle andre norske Fiskevarer.

---

### I.

Ifølge Norges officielle Statistik har Landets aarlige Udførsel af Klipfisk i de siden Afsluttelsen af de Forenede Rigers nugældende Handels-traktat med Frankrige forløbne Aar, 1882—1889, i Gjennemsnit udgjort 40 Mill. Kg.

Af dette betydelige Kvantum er imidlertid gjennemsnitlig kun 86 000 Kg. aarlig bleven exporteret til Frankrige.

Og dog har Gjennemsnittsimporten til dette sidste Land af Klipfisk og Raafisk samt lagesaltet Fisk (Morues sèches et salées), ifølge den officielle franske Statistik, i de samme otte Aar beløbet sig til ikke mindre end 47.5 Mill. Kg. aarlig.

Hovedaarsagen til, at Norges næstvigtigste Exportartikel\*) saaledes er saa godt som udelukket fra det franske Marked, er, som bekjendt, den omfattende Beskyttelse, som Frankriges saakaldte „Store Fiskerier“ nyder fra Statens Side, blandt Andet gennem Udrustnings- og Exportpræmier samt en i sine Virkninger prohibitiv Indførselstold for udenlandsk „Morue“\*\*).

Disse Forhold ere vistnok egnede til at paakalde Opmærksomhed i Norge nu, da Tidspunktet for Udløbet af de Forenede Rigers Handelstraktat med Frankrige nærmer sig; thi uden Tvivl vil ved denne Leilighed Ønskeligheden af en Toldreduktion for norsk Klipfisk i Frankrige blive søgt fremholdt af de i den norske Fiskehandel Interesserede, i Lighed med hvad der skede i Aaret 1881\*\*\*), og Fordringer i Overensstemmelse dermed blive formulerede fra norsk Side, saafremt Frankriges vordende Toldtarif-system paa nogen Maade maatte, under eventuelle Traktatunderhandlinger, aabne Adgang dertil; men da disse Ønsker og Krav, hvor vel beføiede de end kunne være, dog, paa Grund af Omstændigheder, som i det Følgende ville blive paaviste, sandsynligvis nu have end mindre Udsigt til at vinde Gehør i Frankrige end ved de foregaaende Traktatunderhandlinger, søger nærværende Fremstilling af den franske Protektionismes Indflydelse paa Norges Klipfiskhandel sin aktuelle Interesse mindre i de Argumenter, Undersøgelsen muligens kan levere til Støtte for vore Krav, end i den Omstæn-

---

\*) I Perioden 1882—1889 udviser alene høvlet Trælast en større aarlig Udførselsværdi end Klipfisk; førstnævnte Artikels Udførselsværdi androg gjennemsnitlig til 14.9 Mill. Kr., sidstnævnte til 14.4 Mill. Kr., eller henholdsvis 13 % og 12½ % af Norges totale Udførselsværdi.

\*\*\*) „Morue“ omfatter alle Gadusarter; Torsk, Sei, Længer o. s. v., der ere tilberedte med Salt, altsaa Raafisk, Klipfisk og lagesaltet Fisk.

\*\*\*) Sth. Prp. No. 1 Ov. Storth. 1882: om Afsluttelse af ny Handelstraktat og Søfartstraktat med Frankrige. Pag. 13, 14, 25, 32.



dighed, at Virkningerne af den franske Protektionisme paa dette Feldt nu ikke længer, som Tilfældet var tidligere, indskrænker sig til den ovennævnte Udestøngen af norsk Klipfisk fra det store franske Marked.

Netop i den siden Afsluttelsen af vore Handelstraktater med Frankrige og Spanien af 1881—1883 forløbne Periode har meget mere denne Protektionismes Virkninger strukket sig ud over Frankriges Grændser.

Paa den ene Side viser nemlig den franske officielle Statistik, at Exporten af Klipfisk fra Frankrige er stegen fra gennemsnitlig 4.6 Mill. Kg. aarlig i Aarene 1876—1882, til 14.6 Mill. Kg. aarlig i Aarene 1883—1889, samt at af disse Kvanta kun 0.6 Mill. Kg. i det førstnævnte Syvaar, men 7.6 Mill. Kg. i det sidste fandt Vei til Spanien, det Land, hvor Norges Klipfiskexportører lidt efter lidt havde oparbejdet et Hovedmarked for sine Produkter og med hvilket Land de Forenede Riger i Aaret 1883 afsluttede en Handelstraktat, væsentlig i det Øiemed at bevare dette Marked.

Og ved at sammenholde de nysanførte Tal med spanske statistiske Op-gaver, ifølge hvilke Indførselen af Klipfisk til Spanien fra alle Lande androg gennemsnitlig til:

38.6 Mill. Kg. i Aarene 1876—1882 og  
44.6 - - - - - 1883—1889,

fremgaar det paa den anden Side, at i det her omhandlede korte Tidsrum har den franske Klipfisk fra kun at udgjøre 1.5 % af Spaniens totale Klipfiskimport vundet frem til at udgjøre 17 % deraf.

Naar vi, under Indtrykket af den her antydede stærke og hurtigt voksende Konkurrence, nu staar ligeoverfor en eventuel Revision af vore Handelstraktater, ikke alene med det Land, hvorfra den udgaar, men ogsaa med det Land, hvor den har trivedes saa godt, da opstaar det Spørgsmaal, hvilke Foranstaltninger ved denne Leilighed fra norsk Side bør træffes, og nærmere bestemt, hvor store Opofrelser vi, under de saaledes forandrede Forhold, fornuftigvis bør gjøre for fremdeles at holde os Adgangen aaben til det af Konkurrencen truede Marked.

Og da dette Spørgsmaals Besvarelse igjen beror paa, hvorvidt den franske Konkurrence kan antages at ville fortsættes og yderligere udvikle sig, saa udkræves, saavidt skjønnes, til en indgaaende Bedømmelse af Stillingen en Undersøgelse af de forskjellige Faktorer, der skabe denne Konkurrence.

Til den Ende vil det blive nødvendigt at omhandle:

- 1) De naturlige Forhold, der befordre eller vanskeliggjøre den,
- 2) De af den franske Stat til dens Fremme truffne Foranstaltninger, og
- 3) Den Udstrækning, i hvilken i Frankrige det private Initiativ har grebet ind og benyttet sig af de givne Omstændigheder, hvorhos bliver at paapege
- 4) Den Adgang, vi maatte have til at modarbejde den eller neutralisere Virkningerne deraf.

## II.

Franskmændene inddeler selv sine Saltvandsfiskerier i „De store Fiskerier“ og „Det lille Fiske“. Til de førstnævnte henregnes nu, — efter Hvalfangstens Ophør (Se No. XV), — kun de Torskefiskerier, som finder Sted under Newfoundland, Island, og paa Doggerbank, medens „Det lille Fiske“

omfatter alle de øvrige Saltvandsfiskerier, f. Ex. Silde-, Makrel-, Sardin-, og Thunfiskerierne, og det hvad enten disse drives som Kystfiske eller, som ofte er Tilfældet, i det aabne Hav.

De „store“ Fiskerier (La grande pêche), hvis Produkter volder vor Klipfiskehandel den under No. I kortelig antydende Konkurrence, foregaar saaledes paa tre forskellige fjerne Havstrækninger: Paa Doggerbank (i Tiden fra Marts til Juni), ved Island (fra Marts til September) og under Newfoundland (fra Marts til Oktober).

I en Rapport, afgiven af Chefen for de franske Orlogsskibe, som have Station under Island i den Tid, Torskefisket drives deroppe, er trukket følgende interessante Parallel mellem de naturlige Vilkaar, hvorunder Nordmændene og Franskmandene øver denne sin Bedrift:

„Vi (Franskmænd) fiske flere Hundrede Mile borte fra vort Land og følgelig paa en langt kostbarere Maade end Nordmændene, som kunne fiske paa egne Kyster, i smaa Baade med 6 à 8 Mands Besætning, til hvis Kommando specielle Kundskaber ikke kræves. Den franske Reder har af Fragtgevinsten at dække Renter af den anvendte Kapital, som for et nyt Fiskerfartøi kan stige til 60 000 à 70 000 frcs., Renter af Udrustningsomkostninger, der for et større Fartøi kan anslaaes til 20 000 frcs., Assurance, 6 à 7 %, og endelig den Anpart, der tilfalder Føreren, som maa lønnes godt, da Alt er lagt i hans Hænder. Med Hensyn til Fisket have Nordmændene Fordele, som den franske Fisker ikke kjender — — —“.

Saavidt angaaende Islandsfisket. End større synes imidlertid de naturlige Hindringer at være, som møde Franskmændenes Fiske under Newfoundland:

Afstanden dertil fra Udrustningshavnene er ca. 800 Mile, Afreisen hjemmefra maa ske paa den den haardeste Aarstid, idet Fisket, som nævnt, drives fra Marts af, Overfarten i et af Isbjergene opfyldt Hav er farlig, og Opholdet paa Bankerne medfører, selv midt om Sommeren, endnu større Farer, paa Grund af den idelige tætte Taage og den store Resiko, som derunder løbes for Kollisioner i et af de transatlantiske Dampskibe stærkt befærdet Strøg, og endelig ere de Kapitaler, der udkræves til denne Bedrift, endnu betydeligere end for Islandsfiskets Vedkommende, idet et for Newfoundlandfisket skikket stort Fartøi i fuldt udrustet Stand anslaaes at koste henved 200 000 frcs.

### III.

Til de nu paapegede naturlige Hindringer kommer for Newfoundlandsfiskets Vedkommende særegne Vanskeligheder af international Art.

Disse Vanskeligheder ere af gammel Datum; men i de allersidste Aar ere de traadt ind i et nyt Stadium, og da de under visse Eventualiteter turde blive skjæbnsvangre for Franskmændenes Fiske i hine Farvande og saaledes indirekte frembyde en ikke ringe Grad af Interesse ogsaa for Norge, skal her gives en kort Fremstilling deraf, i Forbindelse hvormed

det vil blive nødvendigt at meddele et Résumé af de Besiddelsers politiske Historie, hvori disse franske Fiskerier have sit Støttepunkt.

Fiskere fra Gascogne og Bretagne, heder det i en efter den franske Kolonialstyrelses Initiativ udgiven Beskrivelse over St. Pierre og Miquelon, hvorfra efterstaaende historiske Data ere hentede\*), havde vistnok ligefra Middelalderen af drevet Torskefiske ved Newfoundland; men først henimod det 16de Aarhundrede begynder Øen at blive Gjenstand for nærmere Undersøgelse, hvorefter den i Aaret 1525 toges i Besiddelse i Kongen af Frankriges Navn.

Uagtet Torskefiskerierne tidlig antog ganske store Dimensioner (saaledes skal i Aarene 1577 150 franske Fartøier have drevet Fiskeri under Newfoundland), forløb der forholdsvis lang Tid inden Franskændene grundede sine første faste Anlæg dersteds, hvilket skede i Begyndelsen af det 17de Aarhundrede. Fra den Tid af, og takket være navnlig Grundlæggelsen af de nye franske Kolonier i Canada og Akadien (Nova Scotia), fik Torskefiskerierne og dermed Newfoundland en stædse voxende Betydning, og i Aaret 1710 havde Øen ikke mindre end 3 000 Indvaanere. Newfoundland hørte med til hin prægtige franske Koloni, der bar det stolte Navn „Ny Frankrige“ og som strakte sig fra den nuværende Nordgrændse af de Nordamerikanske Forenede Stater til Nordpolen (!) og fra Atlanterhavet til det stille Hav, men som gik helt og holdent tabt for Frankrige til Følge af en Række Stridigheder med England.

Ved Fredstraktaten i Utrecht (Aar 1713) afstodes Newfoundland til England, men samtidig paalagdes der denne Erhvervelse en Servitut til Fordel for Franskændene, idet disse fik et eksklusivt Privilegium paa at drive Fiskeri paa en Del af Kysten, den saakaldte „French Shore“, dog uden Ret til at anbringe faste Etablissementer dersteds.

Ved Pariserfreden, i Aaret 1763, mistede Frankrige, til Følge af Syvaarskrigen, Canada og sine øvrige Besiddelser i Nordamerika og erholdt i disse Egne blot de smaa Øer Saint Pierre og Miquelon\*\*), som samtidig afstodes det for at tjene som Tilflugtssted for den Del af Fiskerbefolkningen, som vilde vedblive at være franske Undersaatter. Ved samme Leilighed bleve de Franskændene ved Utrechterfreden indrømmede Fiskerettigheder paa „French Shore“ fornyede.

Paa hint Tidspunkt var det, at de første franske Fiskerietablissementer grundlagdes paa St. Pierre og Miquelon, hvis tidligste faste Beboere bestod af Akadiere, som efter Nova Scotias Afstaaelse til England emigrerede for at unddrage sig det engelske Herredømme. Allerede i Aaret 1764 havde disse Smaaøer over 1 000 Indvaanere, og 3 Aar senere anføres Torskefisket at sysselsætte 8 000 franske Fiskere og Søfolk samt at give et Gjennemsnitsudbytte af 60 000 Kvintaler.

I Aaret 1778, under Uafhængighedskrigen, bemægtigede Englænderne sig Øerne St. Pierre og Miquelon, ødelagde Fiskerietablissementerne og tvang Indbyggerne til at flygte til Frankrige. Freden i Versailles, 1783, som endte denne Krig, gjengav Franskændene Øerne St. Pierre og Miquelon og stadfæstede atter deres Fiskerettigheder paa „French Shore“, for hvilken Kyst

\*) „Les colonies françaises“. Notices illustrées publiées par ordre du sous-secrétaire d'Etat des colonies sous la direction de M. Louis Henrique, commissaire spécial de l'exposition coloniale à Paris de 1889.

\*\*) Øgruppen St. Pierre og Miquelon bestaar af flere smaa Øer, beliggende i Atlanterhavet, 5 à 6 Sømile fra Sydkysten af Newfoundland, paa 46° 46' N. B. og 58° 30' V. L. (Paris's Meridian)

ved denne Leilighed fastsattes følgende, den Dag idag gjeldende, Udstrækning: Kap. St. Jean, paa Østkysten, rundt Nordkysten, til Kap Raye, paa Øens sydvestlige Endepunkt.

Til Fredstraktaten knyttede derhos den engelske Konge en Tillægsdeklaration af 3 September 1783, hvilken meget omstridte Bestemmelse lyder saaledes:

„For at ikke de tvende Nationers Fiskere skulle give Anledning til daglige Stridigheder, vil Hs. Britiske Maj:t tage de bestemteste Forholdsregler for at udvirke, at hans Undersaatter ikke paa nogensomhelst Maade gjennem Concurrence forstyrre de Franskes Fiske under den tidsbegrænsede\*\*) Udøvelse deraf, som er dem tilstaaet paa Newfoundlands Kyster, og Hs. Britiske Maj:t vil til den Ende lade borttage de faste Etablissementer, som maatte anlægges dersteds.“\*\*)

Det Opsving, Franskmændenes Fiskerier til Følge heraf tog, blev imidlertid af kort Varighed; thi i Aaret 1793 bemægtigede Englænderne sig St. Pierre og Miquelon og forviste Aaret efter disse Øers Indvaanere til Frankrige.

Gjenerhvervede af Franskmændene ved Freden i Amiens (1802) tabtes Øerne atter i Aaret 1803 og bleve først i Aaret 1814, gennem Fredsslutningen til Paris, definitivt tilbagegivne til Frankrige. Ved denne Fredsslutning bestemtes desuden, at med Hensyn til Fisket paa Newfoundlands kysten skulde Alt forblive med det Gamle.

Først i Aaret 1816 tog den franske Regjering fat paa atter at faa Kolonien St. Pierre og Miquelon befolket ved Hjælp af de til Frankrige flygtede Kolonister.

De to sidste Krige havde aldeles forstyrret de franske Fiskerier, og deraf havde Englænderne benyttet sig til at søge at opmuntre sine Torskefiskerier, hvori de nu nedlagde store Kapitaler.

Samtidig havde, under Franskmændenes Fravær, Engelskmændene begyndt at nedsætte sig paa „French Shore“, som under hele forrige Aarhundrede skal have været ubeboet, og, da de franske Fiskere kom tilbage, undlod man at drive Engelskmændene bort, hvortil Grunden var den, at disse gjorde de franske Fiskere visse Tjenester, navnlig som Leverandører. Engelskmændene fik saaledes lidt efter lidt fast Fod paa „French Shore“, hvor deres Antal nu anslaaes til 12 000.

Navnlig efter at Kolonien Newfoundland i Aaret 1854 havde faaet indre Selvstyre, synes Franskmændenes Fordring paa Eneret til Fiske paa „French Shore“ at være bleven rent utaalelig i den engelske Befolknings Øine; og dette prætenderede Privilegium har senere stadig givet Anledning til Tvistigheder mellem Fiskerne, idet Englænderne paastaar at have Ret til at fiske sammen med Franskmændene; Englænderne vindicerer med andre Ord nu som en Ret det, som de lidt efter lidt have opnaaet til Følge af Franskmændenes Tolerance.

Gjentagne Gange er der mellem England og Frankrige bleven afsluttet Overenskomster i den Hensigt at forebygge videre Tvist, men uden synder-

\*) Tilladelsen til at fiske paa „French Shore“ er indskrænket til 4 Maaneder aarlig.

\*\*) „Pour que les pêcheurs des deux nations ne fassent pas naître de querelles journalières, Sa Majesté Britannique prendra les mesures les plus positives pour obtenir que ses sujets ne troublent en aucune manière par leur concurrence les pêches des Français pendant l'exercice temporaire qui leur est accordé sur les côtes de Terre-Neuve, et elle fera retirer à cet effet les établissements sédentaires qui y seront formés.“

ligt Resultat; en i Aaret 1885 istandbragt Overenskomst, som indeholdt betydelige Indrømmelser i Faveur af Newfoundland's Beboere, nægtedes endog haardnakket Godkjendelse af Parlamentet paa denne Ø og er saaledes aldrig traadt i Kraft.

Og Nationalforsamlingen i St. John lod sig ikke nøie med dette Held, men voterede kort Tid derefter den saakaldte Agn-lov (Bait-bill\*.) Denne Lov forbød Newfoundland'erne at sælge til franske Fiskere den Agnsild, hvorfor disse i Fiskesaisonens Begyndelse har Behov og hvorpaa der da er Overflod paa Newfoundland's Kyster. Efter nogle Aars Vaklen sanktionerede den engelske Regjering i Aaret 1887 Loven, der bundede ligesaameget i Nationalantipathie som i merkantile Planer om at ruinere hele det franske Fiske eller umuliggjøre dette paa Newfoundland's bankerne.

Den franske Regjering, som indsaa Farens Størrelse, lod da strax foretage en methodisk Undersøgelse af de forskjellige Bugter paa „French Shore“, i det Øiemed at udfinde, hvor Agnsild bedst skulde kunne fanges, og bragte til de Interesseredes Kundskab Resultatet af disse Undersøgelser, der, blandt Andet, gik ud paa, at, da Silden i den første Periode af Torskefisket forekommer rigelig i flere af „French Shore's“ Bugter, havde de franske Fiskere den Udvei selv at forskaffe sig dette Agn.

Hermed var imidlertid en Vanskelighed forbunden, nemlig Omkostningernes Størrelse, idet Fisket af Agnsild nødvendiggjør talrigere Besætning og specielle Redskaber og heller ikke i og for sig kan være indbringende, da det kun kan drives under en meget kort Periode, nemlig naar Bankfartøjerne komme ind for at forsyne sig med Agn.

Den franske Regjering blev imidlertid opmærksom paa, at om man kombinerede Agnsildfiske med Hummerfangst, vilde Forretningen kunne svare Rækning, og den foreslog da for franske Næringsdrivende at slaa ind herpaa.

Herimod reiste imidlertid Parlamentet paa Newfoundland, som begyndte at nære Frygt for, at „Bait-billen“ skulde blive virkningsløs, atter Vanskeligheder og vilde forbyde Franskmændene Hummerfangsten, som spiller en ikke ringe Rolle for Newfoundland's Beboere, under Foregivende af, at Franskmændene vistnok have Ret til at tage Fisk, men ikke saadanne Sødyr, der fanges, men ikke fiskes.

Da Eiere af engelske Etablissementer have lagt Hindringer i Veien for Franskmændenes Hummerfangst, er heraf opstaaet hyppige Stridigheder, og Militærmagt er af begge Nationers Orlogsfartøier bleven anvendt til Borttagelse af Fangstredskaber, fra fransk Side i Aaret 1888 og fra engelsk Side i Aaret 1889.

Disse angivelige Overgreb fra engelsk Side have ledet til gjentagne Interpellationer i de franske Kamre.

For at Fiskerne skulde vide, hvortil de havde at holde sig, sluttedes i Begyndelsen af Aaret 1890 mellem den franske og den engelske Regjering en, dog kun for dette Aar gjældende, Overenskomst, gaaende ud paa, at Franskmænd og Engleskmænd kunne drive sin Hummerfangst i den samme Udstrækning som forud; men at ingen Udvidelse af Etablissementerne udover det Omfang, de havde den 1 Juli 1889, maa finde Sted uden efter fælles Samtykke af Cheferne for de under Newfoundland stationerede franske og engelske Krydsere.

Samtidig udfærdigedes derhos Tilladelse for de franske Fiskefartøier til at anløbe engelske Havne paa Newfoundland og der forsyne sig med et

\*) Bait, engelsk, = boëtte, bretagnsk, = Agn.

begrændset Kvantum Agn\*) mod at erlægge, foruden de sædvanlige Skibs-afgifter, 1 Dollar pr. Registrertøn af Fartøiets Drægtighed.

Imidlertid synes Gjæringen at voxer paa Newfoundland. Underhandlingerne mellem den franske og den engelske Regjering fortsættes i London, hvorhen Newfoundlands Førsteminister i den Anledning har begivet sig, og det forlyder nu, at Newfoundlændernes Desiderata gaa ud paa intet Mindre end:

1. Frankriges Opgivelse af „French Shore mod Pengeerstatning til franske Fiskere og Redere, og

2. Formindskelse af Franskmandenes Torskfiskepræmier som Vilkaar for Tilladelse til at faa Agnforsyning fra Newfoundlænderne.

Hvad der gjør Striden end mere betænkelig, er den Omstændighed, at der fra Newfoundlændernes Side har været Tale om Øens Tilslutning til Nordamerikas Forenede Stater, ifald deres Krav ikke finder Støtte i Moderlandet.

#### IV.

Det under foregaaende Afsnit meddelte Résumé af Newfoundlands og tilliggende Øers politiske Historie tør, trods sin Sammentrængthed, have vist, hvor store de Anstrængelser ere, som Frankrige gennem Aarhundereder har udfoldet for at erhverve og beholde de som Støttepunkt for Torskfiskerierne i hine Egne nødvendige koloniale Besiddelser.

Den franske Regjering har imidlertid ikke indskrænket sig hertil. Gjennem en systematisk Række Statsforanstaltninger, af ældre og nyere Datum, har den opmuntret Privatmænd til at foretage Fiskeexpeditioner til Newfoundland og Island, Expeditioner, som uden en saadan Indgriben fra Statens Side forlængst skulde være ophørt, under Trykket af de mange naturlige Vanskeligheder og under Concurrencen fra Udlandets Side.

Denne Statssubvention bestaar nu i:

1. Toldbeskyttelse i Frankrige og Algeriet for fransk Klipfisk (se No. VII);
2. Præmier af tre Slags, nemlig:
  - a) Udrustningspræmier,
  - b) Exportpræmier for fransk Klipfisk, og
  - c) Importpræmier for fransk Rogn (se No. VIII).
3. Skattelettelser for det ved de „Store Fiskerier“ anvendte Salt (se No. IX); og
4. Afslag i de i Lovgivningen opstillede Betingelser for Ret til at føre fransk Fartøi (se No. X).
5. Endelig har Regjeringen gennem diplomatiske Underhandlinger opnaaet, at Klipfisk fra Frankrige, skjøndt den for den største Del er et Kolonialprodukt, faar indgaa i Spanien som „fransk Produkt“ og toldbehandles efter den for Lande med Handelstraktat gjældende laveste Toldsats (se No. XX).

Inden disse forskjellige Statsforanstaltninger nu nærmere beskrives, turde det være hensigtsmæssigt at gjøre Rede for Grunden til al den Opmærksomhed, de „Store Fiskerier“ saaledes have været og ere Gjenstand for fra den franske Stats Side.

---

\*) 1 Tønde pr. Tøn af Fartøiets Drægtighed.

## V.

I ældre Tider have de store franske Torskfiskerier kunnet undvære det Slags Protektion, som nu er absolut fornøden for deres Existens.

„Fiskebankerne i det vestlige Atlanterhav“, siger Amerikaneren Wilcox\*), „ere de største og rigeste i Verden. I en Periode af Historien, da næsten alle Europas Folk bekjendte sig til den katholske Religion og da Fisk konsumeredes i enorme Masser som Fastespise efter Kirkens Forskrifter, maatte Opdagelsen af saadanne vidtstrakte Fiskegrunde, med de Millioner af Kapital, de bar i sit Skjød, fremkalde den allerstørste Sensation, og Konger, Adelsmænd og store Kjøbmænd kastede sig da ogsaa ind i Fiskeribedriften med en Iver, som vi nu have vanskeligt for at forestille os og som maaske aldrig senere er bleven iagttagen, undtagen i enkelte af „Minefeberens“ mest ophidsede Øieblikke“.

Ligesom Franskmandene vare Banebrydere i denne Bedrift, for hvis Skyld de, som vi have seet, allerede i Aaret 1525 annekterede Newfoundland, saaledes antog deres Fiskerier derborte tidlig et saa stort Omfang, at de vare istand til at tilfredsstille Behovet for Fisk baade i en stor Del af Europa og i sine egne Kolonier. Og gjennem lang Tid synes den Handelsværdi, de katholske Fasteforskrifter gav Klipfisken, at have formaaet at opretholde Interessen for Torskfiskerierne, medens Regjeringen paa sin Side kunde indskrænke sig til at sikre Fiskerne de Territorier i Nordamerika, hvis Besiddelse ansaaes for nødvendig til Bedriftens Trivsel og Udvikling.

Disse Forhold undergik imidlertid efterhaanden flere Forandringer.

Dels indskrænkedes, paa Grund af Katholicismens Tilbagegang, Anvendelsen af dette Fødemiddel i en stor Del af Europa, dels opstod, navnlig fra Englændernes Side, en stærkere og stærkere Concurrence, efter hvert som disse gjorde sig til Herrer over de franske Kolonier i Nordamerika og selv i større og større Udstrækning indlød sig paa denne Næringsvei.

Trods disse yderst ugunstige Forhold holdt alligevel Franskmandene fast ved sine „Store Fiskerier“, medens andre europæiske Nationer, som ogsaa i sin Tid deltog i denne Bedrift f. Ex. Spanierne, forlængst havde opgivet den, foretrækkende at faa sin Klipfiskforsyning fra Lande, for hvis Beboere dette Fiskeri er en naturligere Næringsvei (Norge, Nordamerika, Island og Skotland).

Aarsagen til denne seige Udholdenhed var nu den, at da Frankriges Orlogsflaade, tildels som Følge af Kampene om Kolonierne, efterhaanden var voxet op til at blive en første Rangs, medens samtidig Handelsmarinen, blandt Andet netop gjennem Tabet af de samme Kolonier, indskrænkedes, fandt man Matroserne paa Fiskerflaaden under Newfoundland og Island at være ikke alene ypperlig skikkede, men ligefrem uundværlige for Orlogsflaadens Bemanding, og for at sikre sig Tilgangen paa Orlogsmatroser blev det, under den — efter det oven Oplyste — let forklarlige Tilbagegang i Rederiernes Interesse for de „Store Fiskerier“, snart anseet som en bydende Nødvendighed for Staten direkte at understøtte disse.

Det fortælles, at Colbert\*\*) en Dag havde som Gjæst hos sig en Søofficier, som beklagede sig over det altfor store Antal Fastedage, som den katholske Kirke foreskrev.

\*) „The Fishing Industry“, Report by W. A. Wilcox, Manager of the American Fish Bureau; Gloucester, Mass. 1886.

\*\*) Minister under Ludvig XIV (1619—1683).

„Deres Bemærkning“, svarede Ministeren „er i høieste Grad paa urette Sted i en Søofficiers Mund, thi De synes at være uvidende om, at uden Fastedagene vilde det være forbi med Fiskerierne, denne naturlige Uddannelsesskole for vore Orlogsmatrosen“.

Denne Beretning viser, hvor tidlig den Betragtning maade gjorde sig gjældende i Frankrige, at Staten behøvede Fiskerierne for Orlogsmarinens Skyld, en Betragtning maade, som har været Drivfjederen i alle de Foranstaltninger, der fra det Offentliges Side senere ere trufne for at støtte denne Næringsvei.

Da det har større Interesse at kjende Franskændenes egne Synsmaader i denne Sag end Udlændinges Raisonnements derom, hidsættes nogle Udtalelser, der ere fremkomne desangaaende fra kompetente franske Hold.

Idet jeg af den efterfølgende Fremstilling af Fiskepræmiesystemet forudskikker den Oplysning, at den nugjældende Præmielov i sine Hovedtræk første Gang voteredes i Aaret 1851, skal jeg af Regjeringens Motiver til denne Lov anføre følgende\*):

„I mangfoldige Aar har Frankrige nu med Præmier opmuntret de „Store Fiskerier“, i Orlogsflaadens Interesse og af Hensyn til dennes Bemanding. Det er jo i Virkeligheden saa, at en Stats Styrke tilsøs væsentlig beror paa Antallet af dens Matrosen og disses Egenskaber. Men intet Slags Søfart egner sig bedre til at uddanne Matrosen end Torskefisket — — — Denne Industri er Marinens „Planteskole“ — — — For det Første udkræver Fiskefart paa sjerne Farvande meget talrigere Besætninger end den Skibsfart, som udelukkende er sysselsat med Varetransport; og dernæst medfører et langvarigt Ophold paa haarde Havstrækninger, hvor Skibene ofte omringes af Isbjerge, at Matroserne vænnes til saadanne besværlige Manøvrer, som skabe den sande Sømand“.

I den Indstilling, som vedkommende Komite i den lovgivende Forsamling afgav om Regjeringsforslaget, heder det dernæst\*\*):

„Komiteen har ikke et eneste Øieblik næret den Tanke, at den Subvention, der ydes de store Fiskerier, skulde kunne betragtes som en Begunstigelse af en enkelt Næringsvei. Uden Tvivl spiller Fiskeindustrien og den Handel, denne fremkalder, en betragtelig Rolle i Nationens Arbeide og Formue; men denne Betragtning forekommer os at have en rent sekundær Betydning og at være utilstrækkelig til at begrunde nogen Begunstigelse fra den lovgivende Myndigheds Side.

Vi mene, at de Industrigrene, som ikke kunne trives uden ved Stats-tilskud, ikke have nogen Ret til at existere, og at Statens Mellemkomst, under Form af Subvention, aldrig kan retfærdiggjøres uden af Hensyn til almene og offentlige Interessers Tarv.

Det er da heller ikke nogen kommerciel Lov, som vi have den Ære at foreslaa for Forsamlingen; det er en Lov vedkommende Marinen, en Lov, der er udarbeidet i vort Lands Sømagts Interesse; thi efter vor Formening er det blot under dette Synspunkt, at den Understøttelse, de store Fiskerier nyder, bør vedblive.

„Frankrige, der har en saa gunstig Beliggenhed ved Europas tre vigtigste Have, bør vedblive at være en Sømagt. Dets historiske Minder, dets Indvaanernes Snille, Mangfoldigheden af dets Produkter, dets letvinte For-

\*) Projet de loi relatif aux grandes pêches maritimes, précédé de l'exposé des motifs, présenté le 28 Décembre 1850.

\*\*) „Moniteur Universel“ for 13 Mai 1851.



bindelser med Resten af Kontinentet, og end mere Hensynet til dets Størhed og Indflydelse i Verden gjør dette til en Nødvendighed“.

Og da saa Lovforslaget den 9 Juli 1851 kom under Diskussion i den lovgivende Forsamling, udrød Ministeren for Marinen og Kolonierne til Forsvar for det ved denne Leilighed fra enkelte Hold kritiserede Forslag\*):

„Glem ikke, mine Herrer, at det ikke er nogen kommerciel Lov, som diskuteres, det er en Lov til Grund for Marinen, intet Andet — — —.

— — — Nu at unddrage vore Fiskerier den fornødne Støtte, det vilde være at rette et skjæbnesvangert Slag mod en hel Kystbefolkning, som lever af disse Fiskerier og som er „Planteskolen“ for vore Orlogsmatroses, Grundvolden for vor Stilling som Sømagt — — —.

— — — Jeg haaber, jeg har sagt nok til at Forsamlingen kan forstaa, at det foreslaaede Præmiesystem stemmer med det Maal, man har sat sig og som man har maattet sætte sig: At uddanne Matroses, som Staten kan fiude rede til at tjene sig den Dag, den har Behov for dem“.

Og hvorledes endnu i Aaret 1890 denne Opfatning gjør sig gjældende, fremgaar af følgende Bemærkning, der forekommer i Motiverne til Regjeringsforslaget til en Lov af 31 Juli 1890, hvorved Præmiesystemets Anvendelse er besluttet udstrakt til 30 Juni 1901\*\*):

„Hvor vægtige end vedkommende Handels- og Søfartsinteresser kunne være, saa er der dog et højere Hensyn, — Hensynet til Frankriges Stilling som Sømagt —, der gjør, at den heromhandlede Institution (Præmiesystemet) indtager en ganske anden Rang end de Foranstaltninger, som ere inspirede af Betragtninger af blot nationaløkonomisk Natur. Dette Hensyn retfærdiggjør Fortsættelsen af de Offre, som Staten gennem saa mange Aar har paalagt sig til Ophjælp af Fiskerierne paa fjerne Farvande“.

## VI.

Den franske Stat, som gennem høi Told paa udenlandsk Klipfisk forbeholder for de nationale Fiskeprodukter det store indenlandske Marked, og som ydermere ved sine Exportpræmier stadig stræber efter at aabne disse Produkter nye Afsætningsfelter i Udlandet, indskrænker Adgangen til at drive Saltvandsfiske til de Franskmand, som ere indskrevne i Landets Søroller.

Noget mere slaaende Bevis for, at de Foranstaltninger, hvorved de „Store Fiskerier“ kunstigen holdes i Live, ere fremgaaede af politiske eller sømilitære, og ikke af økonomiske Hensyn, kan vanskelig tænkes.

Dette de Søindrulleredes Privilegium paa at drive Saltvandsfiske er for Øvrigt et Led i en Række af Begunstigelser (blandt Andet Alderdomspensioner), der siden lang Tid tilbage tilstaaes dem som Vederlag for deres Forpligtelse til eventuelt at gjøre Örlogstjeneste, og ligesom den saakaldte „Inscription maritime“, i Forbindelse med hvilken Institution Privilegiet maa sees, gaar det helt op til Ludvig den XIV's Tid og til Colberts Administrationsperiode.

Som Navnet antyder, bestaar „L'inscription maritime“ i en Indskrivning i Marinens Matrikul; den omfatter alle Mænd i Alderen fra 18 til 50 Aar, som sysselsætte sig med Søfart eller med Fiskeri, det være sig paa Søen eller paa visse Flodstrækninger.

\*) „Moniteur Universel“ for 10 Juli 1851.

\*\*) Projet de loi portant prorogation des encouragements accordés aux grandes pêches maritimes, présenté le 17 mai 1890.

De Søindrulleredes Orlogstjeneste er vistnok i Principet obligatorisk; men de indkaldes blot forsaavidt som der ikke melder sig et tilstrækkeligt Antal frivillige Matroser og selv da kun klassevis, i følgende Orden: 1<sup>o</sup> Ugifte, 2<sup>o</sup> Børnløse Enkemænd, 3<sup>o</sup> Børnløse gifte Mænd og 4<sup>o</sup> Familiefædre.

I Sammenligning med det System med Presning, som i gamle Dage anvendtes, naar Staten havde Behov for Matroser, medførte dette Klasse-system naturligvis store Lettelser for Sødistrikternes Beboere. Men uagtet nyere Forordninger end yderligere have lettet disses militære Byrder, har man ikke desto mindre af „høiere Hensyn“ fundet at burde bibeholde deres Fiskeprivilegium, hvorover den anseede franske Jurist Ducrocq øver følgende, som det synes, velbesejdede Kritik:

„Man kunde endda forstaa det (Privilegiet) dengang, da der paahvilede den Søindrullerede andre Byrder end Landets øvrige Befolkning; men efter-at Loven af 27 Juli 1872 har udstrakt Forpligtelsen til at forrette personlig Krigstjeneste til at omfatte alle Franskmand, synes dette Privilegium ikke mere at have nogen „raison d'être“ og at være uforeneligt med Principet om Borgernes Lighed for Loven.

Det er saa langt fra, at den Søindrullerede nu maa bære større offentlige Byrder end de øvrige Statsborgere, at han meget mere ved at gjøre Tjeneste paa Flaaden just har den Fordel aldrig at rives bort fra den Livsstilling, han selv har valgt sig.“\*)

## VII.

Nedenstaaende Tabel udviser Klipfisktoldens Størrelse i en Række af Lande. Den er udarbejdet under speciel Hensyntagen til de vigtigste Markeder for fransk eller norsk Klipfisk:

Toldsatser pr. 100 Kg.

	For fransk Klipfisk.		For norsk Klipfisk.	
	I Importlandets Mynt.	I norsk Mynt.	I Importlandets Mynt.	I norsk Mynt.
FrankrigeogAlgier <sup>1)</sup>	fri.	fri.	Frcs. 48.00	Kr. 34.08.
Cuba . . . . .	\$ 2.85 + 25% + 20%	Kr. 15.67.	\$ 2.85 + 25% + 20%	- 15.67.
Portugal <sup>2)</sup> . . . .	Reis 3.900	- 15.60	Reis 3.900.	- 15.60.
Argentina <sup>3)</sup> . . . .	\$ 3.75 (25% ad valorem)	- 13.76.	\$ 3.75 (25% ad valorem)	- 13.76.
Spanien <sup>4)</sup> . . . . .	Pesetas 18.70.	- 13.28.	Pesetas 18.70	- 13.28.
Italien <sup>5)</sup> . . . . .	Lire. 5.00	- 3.55.	Lire. 5.00	- 3.55.
Martinique <sup>6)</sup> . . . .	fri.	fri.	fri.	fri.
Guadeloupe <sup>6)</sup> . . . .	fri.	fri.	Francs 2.00.	Kr. 1.42.
Réunion <sup>6)</sup> . . . . .	fri.	fri.	fri.	fri.
Sénégal <sup>6)</sup> . . . . .	5% ad valorem.	—	12% ad valorem.	—

1 Franc = 1 Peseta = 1 Lira = Kr. 0.71; 1 ₤ = Kr. 3.67; 250 Reis = Kr. 1.00

\*) „Cours de droit administratif“ par M. Ducrocq, professeur de droit administratif. Sixième Edition, tome I pag. 602.

Anmærkninger:

1) Medens i Algier Produkter af fransk Oprindelse i Regelen indgaa toldfrit, erlægges for udenlandske Varer, paa faa Undtagelser nær, samme Told som i Frankrige (Paris officiel des douanes de France. Ed. 1885 pag. 91).

2) I Portugal dekretederes i Sommeren 1890 en Tillægstold af 6% for alle Varer undtagen saadanne, hvis Toldsatser ere bundne ved Handelstraktater, hvilket

Det fremgaar af foranstaaende Tabel, at Klipfisktolden i Frankrige er over 100 % høiere end i noget andet af de Lande, hvor denne Artikel er Gjenstand for almindeligt Forbrug.

Denne Toldafgift, der gjennemsnitlig andrager til 100 % af Varens Værdi, opgives at være bleven indført ved en Lov af 17 December 1814. Oprindelig fastsat til 40 Francs +  $\frac{2}{10}$  (To Decimer), omreguleredes Afgiften ved Loven af 7 Mai 1881 til den nugældende Sats: 48 Francs pr. 100 Kg. Netto, heri indbefattet Decimer og Fireprocentafgift.

For at forebygge Kontrabande med udenlandsk Fisk, en Trafik, som let kunde tænkes at finde Sted med de franske Newfoundlandsskibere, er det absolut forbudt at importere „Morue“ fra Udlandet til Kolonien St. Pierre og Miquelon.

Under Forhandlingerne i Paris Aar 1881 om de Forenede Rigers nugældende Handelstraktat med Frankrige, gjorde fhv. Statsraad Broch et Forsøg paa at faa reduceret til 10 Francs pr. 100 Kg. denne i sine Virkninger selvfølgelig absolut prohibitive Indførselstold paa norsk Klipfisk.

Paa den norske Underhandlers indgaaende Fremstilling, gav den franske Befuldmægtigede, Hr. Marie, Direktør i Handelsministeriet, følgende kategoriske Svar:

„Jeg erkjender, at Toldsatsen for udenlandsk Klipfisk, 48 Francs, er høi. Men det franske System med Subvention af de store Fiskerier er kommet istand efter saa modent Overlæg, at det er umuligt at tilstede noget Angreb paa det gennem Traktatstipulationer.“

er Tilfældet med norsk Klipfisk. Ifølge Meddelelse fra de Forenede Rigers Generalkonsulat i Lissabon gaar ogsaa alle andre Slags Klipfisk fremdeles ind under den ovennævnte Toldsats, Reis 3900.

- 3) I Argentina fastsættes aarlig, i den saakaldte „Tarifa de avaluos“, for hver Vare en officiel Værdi, hvilken i Regelen er noget mindre end den vanlige Markedspris og som lægges til Grund for Toldens procentvise Beregning. For Klipfisk var denne Værdi i Aaret 1890 \$ 15 pr. 100 Kg. (I Aaret 1889 var Værdien anslaaet til \$ 17 og Toldafgiften udgjorde 30 % deraf.)
- 4) Klipfisk fra Lande, der ikke have Handelstraktat med Spanien, f. Ex islandsk og færøisk Fisk, toldbehandles efter Tarifens 1ste Kolonne, d. v. s. svarer en Afgift af Pesetas 23.50 (Kr. 16.86) pr. 100 Kg.
- 5) Fra 1 Marts 1838 til 31 December 1839 gjaldt i Italien for fransk Klipfisk en Toldsats af 10 Lire pr. 100 Kg. (Differentialtold)
- 6) I disse Kolonier er saavel fransk som udenlandsk Klipfisk belagt med en Kommunerne tilfaldende Indførselsafgift, kaldet „Droit d'octroi de mer“, hvilken paa Martinique udgjør 3 Francs og paa Guadeloupe og Réunion 1 Franc pr. 100 Kg. samt i Senégal 5 % ad valorem. I sidstnævnte Koloni lægges til Grund for Værditoldens Beregning den officielle Liste over Markedspriserne eller, i Mangel af en saadan, Varens Fakturapris med 25 % Tillæg.

Det bemærkes, at vedkommende Kolonis Generalraad voterer saavel de heromhandlede Afgifter som de egentlige Toldtarifer, men at disse sidste tiltrænge Sanktion af Regjeringen i Moderlandet.

De her meddelte Opgaver over Indførselsafgifterne i endel franske Kolonier ere hentede fra en af Understatssekretæren for Kolonierne nylig udarbejdet Fremstilling, som findes publiceret i „Journal officiel“ for 22 December 1890. Enkelte af Sætterne afvige imidlertid noget, om end ubetydeligt, fra Opgaver, som jeg har erhvervet fra det franske Handels-, Industri- og Kolonialministerium.

I Aaret 1890 har, som bekendt, den franske Regjering indhentet Betænkning fra „Le Conseil Supérieur du Commerce et de l'Industrie“ om Handelstraktaternes Opsigelse, Toldtarifens Revision, med Mere.

Den Komité, som nævnte Raad i den Anledning nedsatte af sin Midte til at drøfte Toldsatserne for „Produkter af Dyreriget“, udtaler i sin Indstilling følgende vedkommende Klipfisktolden:

„Handelskamrene i Bordeaux\*), Fécamp\*\*) og Granville\*\*) begjære bi-beholdt de specielle Lovbestemmelser, som gjælde for Torskefiskerierne (Præmiesystemet), samt den Toldafgift, stor 48 Francs pr. 100 Kg., som nu svares af Klipfisk af udenlandsk Oprindelse.

Imødekommende disse Krav, finder Komiteen at burde foreslaa følgende Tarifiering:

Fransk Klipfisk (Morue) . . . . . Fri

Klipfisk (Morue) af udenlandsk Oprindelse . . . 48 Fr. (pr. 100 Kg.)“

Op i det Forslag til ny Toldtarif, som Regjeringen i Slutningen af Oktober 1890 forelagde Kamrene, er den samme Sats bleven opført uden nogen Bemærkning.

## VIII.

Opmuntring af Fiskeribedriften paa fjerne Farvande ved Hjælp af Statspræmier er et System, som meget længe er blevet anvendt i Frankrige.

Den Situation, hvori Tabet af Kolonierne i Nord-Amerika i Aaret 1763 bragte Landet (se No. V), gav Stødet til dets Indførelse; alle de Regjeringer, som i det efterfølgende lange Tidsrum afløste hinanden, slog i større og mindre Udstrækning ind paa denne Vei, saa ofte de ydre politiske Forhold gjorde det muligt; og siden Aaret 1816 har nu Systemet virket uden Afbrydelse.

Ligetil Aaret 1832 fastsattes disse Præmier dels ved Kongelige Forordninger og dels ved andre Regjeringsdekreter; men paa det nævnte Tidspunkt begyndte man — for at give Institutionen forøget Betydning — at lade Lovgivningsmagten intervenere, og fra Julimonarkiets Dage foreligger ikke mindre end 3 Love derom, henholdsvis af Aarene 1832, 1836 og 1841.

Disse Love bleve under Louis Napoleon Bonapartes Præsidentskab bearbejdede, og den 22 Juli 1851 udkom saa en „Lov om de store Havfiskerier“ (Loi relative aux grandes pêches maritimes), som den Dag idag er Hovedloven i denne Materie og hvis vigtigste Bestemmelser ere disse:

Art. 1. Statskassen udreder, under nedennævnte Betingelser, følgende Præmier for Torskefiske:

a. Udrustningspræmier, beregnede for hver Mand af Fartøiets Besætning:

1<sup>o</sup>) 50 Francs for Fiske, med Tørring af Fangsten, ved Newfoundlandskysten eller ved St. Pierre og Miquelon eller paa den store Newfoundlandssanke;

2<sup>o</sup>) 50 Francs for Fiske, uden Tørring af Fangsten, under Island;

\*) Det fornemste Exportsted for Klipfisk i Frankrige.

\*\*) Betydelige Udrustningshavne for Fiskeexpeditioner.

3<sup>o</sup>) 30 Francs for Fiske, ligeledes uden Tørring af Fangsten, paa den store Newfoundlandsbanke, og

4<sup>o</sup>) 15 Francs for Fiske paa Doggerbank.

b. Exportpræmier, beregnede for hvert metrisk Quintal (∅: 100 Kg.) udført fransk Klipfisk:

1<sup>o</sup>) 20 Francs for Klipfisk, som fra Fiskepladsene eller fra Oplag (Entrepôt) i Frankrige expederes til dette Lands Kolonier i Amerika og Indien eller til dets Besiddelser paa Vestkysten af Afrika eller til andre transatlantiske Lande; for disse sidstes Vedkommende dog kun under Betingelse af, at der i Importhavnen er ansat en fransk Konsul;

2<sup>o</sup>) 16 Francs i Tilfælde af, at Klipfisken exporteres til disse samme Lande fra Havne i Frankrige uden at tages fra Oplag (Entrepôt);

3<sup>o</sup>) 16 Francs for Klipfisk, som fra Fiskepladsene eller fra Havne i Frankrige expederes til Lande i Europa eller fremmed Havn ved Middelhavet, med Undtagelse af Sardinien og Algier; samt

4<sup>o</sup>) 12 Francs for Klipfisk, sendt til Sardinien og Algier.

c. Importpræmier for Rogn:

20 Francs pr. metrisk Quintal (∅: 100 Kg.) Torskerogn, som Fiskefartøjerne føre hjem til Frankrige som Produkt af sit Fiske.

Art. 2. Fartøier, som udrustes til Fiske, med Tørring af Fangsten (avec sécherie), ved Newfoundlands-kysten eller ved St. Pierre og Miquelon eller paa den store Newfoundlandsbanke, skulle have et vist Minimumsantal af Mandskaber ombord, hvilket fastsættes ved Regjeringsdekret; Fartøier, som udrustes til Fiske, uden Tørring af Fangsten (sans sécherie) hvilke ikke ere bundne til dette Minimumsantal, skulle bringe hjem til Frankrige hele Fangstuddyttet.

Art. 3. Udrustningspræmie tilstaaes kun én Gang i hver Fiskekampagne, selv om Fartøiet maatte gjøre flere Reiser i samme Saison, og kun for saadanne til Besætningen hørende Personer, som enten definitivt ere indskrevne i Sørollerne eller som, ifald de kun foreløbig ere indskrevne, ikke ved Afreisen have opnaaet 25 Aars Alderen\*).

Art. 4. Exportpræmie udbetales kun for Klipfisk, som paa sit Bestemmelsessted ved Besigtigelse findes at være god og skikket til Næringsmiddel.

Art. 5. Transport af Klipfisk fra Fiskepladsene til saadanne Steder, hvorfor der gjælder Exportpræmie, kan foregaa enten i Fangstfartøier eller i Skibe, som afgaa fra franske Havne i det Øiemed at modtage Fiskeprodukterne, forudsat at Skibet kommanderes af en Kaptein paa Langfart (Capitaine au long cours.)

Art. 7. Det er overladt til Regjeringen at give Forskrifter om det Tidsrum, hvori Fartøjerne maa forblive paa Fiskepladsene, samt Kontrolbestemmelser til Forebyggelse af Misbrug med Udbetalinger af Præmier m. M.

\*) Nu 22 Aar, ifølge L. 28 Juli 1860.

(Art. 8—14 inklusive, Lovens 2det Afsnit; omhandlende Præmier for Hvalfangsten, ere satte ud af Kraft ved Lov af 31 Juli 1890.)

Art. 15. Reder, som giver et Fiskefartøi en anden Destination end opgivet, straffes med Erlæggelse af det Dobbelte af det Præmiebeløb, han maatte have modtaget eller begjæret.

Art. 16. De i Loven omhandlede Præmier gjælde kun franske Fangst- eller Transportfartøier og franske Fiskeprodukter. Reder, som modtager eller gjør Krav paa Præmier, uden at disse Lovens Forudsætninger ere fyldestgjorte, straffes med Erlæggelse af det Dobbelte af det Præmiebeløb, han maatte have oppebaaret eller gjort Krav paa, hvorhos han udsætter sig for at dømmes for Overtrædelse af Toldloven.

---

De nu citerede Hovedbestemmelser i Loven af 1851, hvis Varighed var bleven begrændset til 30 Juni 1861, ere, hvad Torskefiskerierne angaar, successive blevne prorogerede til 30 Juni 1871, 30 Juni 1881, 30 Juni 1891 og 30 Juni 1901, ved Lovene af 28 Juli 1860, 3 August 1870, 15 December 1880 og 31 Juli 1890.

Ved Siden af disse Bestemmelser om Prorogation indeholde tvende af de nysnævnte Love vigtige Forskrifter om Præmiesystemets Udvidelse til at gjælde:

1. Skonnerter, udrustede fra St. Pierre og Miquelon (Loven af 28 Juli 1860), og
2. Aabne Baade fra samme Koloni (Loven af 15 December 1880.)

I Medfør af Loven af 1851 er desuden under 29 December samme Aar bleven udfærdiget et i alt Væsentligt endnu gjældende Dekret, som, blandt Andet, indeholder Regler om de Formaliteter, der blive at iagttage for at erholde udbetalt Præmierne, samt Formularer til de i den Anledning fornødne Deklarationer, med Mere.

---

Til enkelte af de ovenfor refererede Artikler af Præmieloven turde det paa dette Punkt i Udviklingen være hensigtsmæssigt at knytte nogle forklarende Bemærkninger:

Som det vil sees af Artiklerne 1 og 2, spiller Distinktionen mellem Fiske med Tørring af Fangsten og Fiske uden Tørring af Fangsten en ganske betydelig Rolle.

Dette gjælder for det Første Præmiernes Størrelse. Fiskeri uden Tørring af Fangsten drives i Havet omkring Island, paa Doggerbank og paa den store Newfoundlandssbanke. Fisken salttes der ombord i Fangstfartøierne og føres hjem til Frankrige efterhvert som der haves et tilstrækkeligt stort Kvantum.

Fiskeri med Tørring af Fangsten foregaar dels paa den store Newfoundlandssbanke og dels paa Øerne Newfoundland, St. Pierres og Miquelons Kyster; Torsken bliver tørret enten paa St. Pierre og Miquelon eller paa den Franskøendene reserverede Kyststrækning af Newfoundland.

Dette sidste Fiske, hvis Operationer ere mere komplicerede end det Førstnævntes, kræver selvfølgelig et talrigere Mandskab; unge Gutter i 15 ad 18 Aars Alderen indskibe sig for dette Fiske som Lærlinge, det første Aar

sysselsættes de i Land, hovedsagelig med Tørring af Fisken; det følgende Aar faar de komme med paa de Fiskefartøier, som hver Aften søge Havn; efter 3 Aars Fisketogter blive de indrullerede og tilhøre derefter gjerne hele sit Liv Søindrulleringen.

Da nu i Lovgiverens Øine det Fiske, som leverer det største Antal Matroser til Indrulleringen, fortrinsvis bør støttes, har man konsekvent fastsat betydelig høiere Præmier for dette Fiske end for Bankfiske uden Tørring af Fangsten, eller henholdsvis 50 francs og 30 francs pr. Mand.

Naar paa den anden Side Udrustningspræmien for Islandsfisket ansattes høiere end for det Bankfiske, der drives uden Tørring af Fangsten, uagtet disse Fiskerier forsaavidt staa i samme Klasse, som ogsaa paa det Førstnævnte al Fangst saltet ombord i Fartøiet, saa skede dette af flere Grunde. For det Første anvendes ved Islandsfisket gennemsnitlig talrigere Besætning end ved det Bankfiske, som foregaar uden Tørring af Fangsten; dernæst ansees intet Fiske for at være saa egnet til Uddannelsen af første Klasses Matroser som just Islandsfisket, og endelig antages dette sidste Fiske i Regelen at give Rederen et mindre Udbytte end Fisket paa Newfoundlandbanken og derfor at tiltrænge større Opmuntring.

Medens Lovgiveren har fundet at maatte overlade Reder og Skibsfører at bestemme Antallet af Besætningen paa de Skibe, der drive Fisket uden Tørring af Fangsten, har han troet, at et Paabud om et Minimumsantal af Besætning kunde for de Fartøiers Vedkommende, der fiske med Tørring af Fangsten, gaa Haand i Haand med den dem tilstaaede høiere Præmie. Det ovenomhandlede Dekret af 29 December 1851 fastsatte dette Minimum for Fartøier, udrustede til Fiske ved St. Pierre og Miquelon samt ved Newfoundlandskysten, til respektive 50, 30 og 20 Mand, alt eftersom Fartøiets Drægtighed maatte være mindst 158 Tons eller fra 158 til 100 Tons eller mindre end 100 Tons, — og for Fartøier, bestemte til Fiske paa Newfoundlandbanken, til 50 Mand for Fartøier af 158 Tons Drægtighed eller mere og 30 Mand for Fartøier under 158 Tons.

Dette i Søindrulleringens Interesse opstillede Krav har man dog maattet slaa af paa i Faveur af Rederierne, som se sin Fordel i at kunne udruste med samme Mandskab flere Fartøier. Store Indrømmelser ere i saa Henseende blevne gjorte, først ved et Dekret af 7 Januar 1888, hvis Bestemmelser gjentoges i et Dekret af 16 Februar 1889, og end mere gennem et Dekret af 17 Marts 1890, der opstiller følgende Regler herom:

a. Fartøier, som expederes fra franske Havne:

1<sup>o</sup>) Ifald disse ere bestemte til Fiske ved St. Pierre og Miquelon eller ved Newfoundlandskysten, skulle de have ombord: Mindst 25 Mand, dersom Fartøiets Drægtighed er 142 Tons eller derover; mindst 20 Mand, dersom Drægtigheden er fra 142 til 90 Tons; og mindst 15 Mand, dersom Drægtigheden er under 90 Tons.

2<sup>o</sup>) Ere Fartøierne bestemte til Fiske fra den store Newfoundlandskanale, med Tørring af Fangsten, skulle de have ombord: Mindst 25 Mand, dersom Drægtigheden er 142 Tons eller derover, og mindst 20 Mand, dersom Drægtigheden er under 142 Tons.

b. De Skonnerter, som udrustes i St. Pierre og Miquelon for at drive Fiske enten paa Bankerne eller paa Kysten af Newfoundland eller i St. Laurents Bugten, skulle have ombord:

1<sup>o</sup>) Mindst 25 Mand, dersom Fartøiets Drægtighed er 142 Tons eller derover;

- 2<sup>o</sup>) Mindst 20 Mand, dersom Drægtigheden er fra 142 til 90 Tons; og  
 3<sup>o</sup>) 1 Mand for hver  $4\frac{1}{2}$  Tons, dersom Drægtigheden er under 90 Tons.

Det kan i denne Forbindelse nævnes, at da Kolonien St. Pierre og Miquelon kun tæller ca. 6 000 faste Indvaanere, maa de dersteds udrustede Fangstfartøier for en stor Del bemandedes fra Frankrige af. Ogsaa i Valget af disse Besætninger er man for Øvrigt indskrænket til de Sjøindrullerede.

Distinktionen mellem Udrustning uden Tørring af Fangsten og Udrustning med Tørring af Fangsten har for Øvrigt ikke alene Betydning med Hensyn til Udrustningspræmiernes og Besætningernes Størrelse; den interesserer ogsaa under et tredie Synspunkt: Skibe, der ere udrustede til at drive Fiske uden Tørring af Fangsten, ere forpligtede til at føre hjem til Frankrige alle sine Fiskeprodukter. Det Eneste, som er dem tilladt at gjøre, dersom de komme til St. Pierre og ikke ville beholde Fisken ombord, fordi de har fuld Last og ønske at fortsætte med at fiske, er at bringe Fangsten over i et Transportfartøi, som fører den til Tørrepladsene i Frankrige.

Lovgrunden til dette Forbud mod at sælge Fangsten paa Fiskepladsene eller derfra dirigere den til Kolonierne, er naturligvis den, at man ikke har villet, at Fiskeexpeditioner, som ikke ere underkastede Forskriften om en Minimumsbesætning og som saaledes præsumeres at være af mindre Nytte for Rekruteringen af Flaadens Mandskab, skulle nyde godt af den høieste Exportpræmie (20 Francs).

Hvorfor have nu Fransk mændene etableret to Slags Præmier, en Udrustnings- og en Exportpræmie?

Flere Grunde have foranlediget dette:

For det Første skulde en Ophobning i Frankrige af den hele Fangst medføre ruinerende Prisfald, og dette saameget sikkrere, som Fangsten er meget større end Forbrugsevnen i Frankrige.

Dernæst har man, i Betragtning af den store Rolle, Klipfisk spiller i Kolonialbefolkningens Husholdning, villet, at Markedet i Kolonierne altid skulde være vel forsynet med fransk Vare.

Hvad Exportpræmiernes Størrelse angaar, da blev denne ikke fastsat vilkaarlig:

Præmierne skulde saa nøiagtig som muligt repræsentere Differentien mellem Prisen paa fransk og paa udenlandsk Klipfisk. Man anslog — paa Grundlag af Sagkyndiges Beregninger — Produktionsomkostningerne for amerikansk Klipfisk til 25 francs pr. 100 Kg. og for fransk Klipfisk til 44 ad 48 francs, hvilket skulde gjøre en Prisforskjel af 19 ad 23 francs, det vil sige omtrent det Beløb af 20 francs, der fastsloges som Præmie for Export til Kolonierne og til transatlantiske Lande, paa hvilke Steder man fornemmelig tilsigtede at konkurrere med amerikansk og engelsk Vare.

Naar dernæst Præmien for Export til Lande i Europa ansattes lavere, var det, fordi man antog at have paa disse Markeder visse Fordele fremfor Konkurrenterne, navnlig hvad Transportomkostninger betræffer, Fordele, som da for en Del skulde opveie Differentien i Produktionsomkostninger.

Ved Bestemmelsen i Lovens Art. 7 om, at Regjeringen gjennem Dekret skal fastsætte, hvor lang Tid hvert Skib skal forblive paa Fiskepladsene, hvilket ogsaa skede ved Dekret af 29 December 1851, har man villet forebygge et Misbrug, som tidligere fandt Sted, nemlig at man sendte ud til Fiskepladsene Skibe, som udgaves for Fangstfartøier, men som kun vare



simple Transportfartøier. Dette Misbrug kan ikke gjentages nu, da hvert Skib er forpligtet til at forblive en vis Tid paa Fiskepladsene: 20 til 40 Dage paa Islandsfisket, 25 til 30 Dage paa Newfoundlandsfisket og 30 Dage paa Doggerbank.

Præmielovens øvrige Bestemmelser synes ikke at tiltrænge nogen nærmere Forklaring.

Efterstaaende, af Handels- og Industriministeriet\*) udgivne, Tabel udviser for Perioden 1827—1889: 1) Omfanget af Udrustninger for Torskefiskerierne, saavel fra Frankrige som fra St. Pierre og Miquelon, samt 2) Størrelsen af de udbetalte Præmiebeløb, med særskilt Opgave over Udrustnings-, Export- og Importpræmier. For Tiden før Aaret 1877 har det været anset for tilstrækkeligt at meddele Gjennemsnitsopgaver for hvert Tiaar.

Tabel A.

Aar.	Fartøiernes Antal.	Besættningernes Antal.	Udrustningspræmier.	Exportpræmier		Importpræmier for Rogn.	De udbetalte Præmier Totalbeløb.
				for Fisk, expederet direkte fra Fiskepladsene.	for Fisk, expederet fra Frankrige.		
			Francs.	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Gjennemsnitlig i Tiaaret:							
1827—36 ..	362	10 221	461 927	1 026 245	1 467 427	—	2 955 599
1837—46 ..	399	10 998	502 347	1 984 862	1 416 544	—	3 903 753
1847—56 ..	377	11 681	560 164	2 039 630	1 037 431	—	3 637 225
1857—66 ..	511	13 715	663 837	1 902 076	705 102	22 263	3 293 278
1867—76 ..	614	13 301	606 302	984 630	457 142	68 540	2 116 614
Aar:							
1877 . . . . .	665	13 038	609 700	340 519	344 586	63 567	1 358 372
1878 . . . . .	685	13 217	594 120	337 869	489 832	58 301	1 480 122
1879 . . . . .	710	13 251	597 255	442 158	623 990	80 398	1 743 801
1880 . . . . .	620	11 351	513 760	754 708	803 743	88 978	2 161 189
1881 . . . . .	834	10 370	469 085	718 441	860 465	57 174	2 105 165
1882 . . . . .	938	11 754	530 600	712 697	755 828	57 493	2 056 618
1883 . . . . .	1 070	13 203	579 065	593 457	1 305 858	50 066	2 528 446
1884 . . . . .	1 069	14 305	602 980	1 057 458	1 605 641	77 134	3 343 213
1885 . . . . .	1 018	13 569	564 825	995 759	2 230 515	58 003	3 849 102
1886 . . . . .	1 039	13 729	581 649	1 605 019	2 846 461	76 550	5 109 679
1887 . . . . .	923	11 284	481 980	1 239 384	2 886 705	78 612	4 686 681
1888 . . . . .	1 050	12 437	565 549	1 047 465	2 185 893	65 284	3 864 191
1889**). . . . .	596	11 347	510 405	1 022 503	2 309 855	81 356	3 924 119

\*) Præmierne udbetales gennem Handelsministeriet, paa hvis Budget de dertil nødvendige Summer opføres. Saltvandsfiskerierne sortere ellers i Frankrige under Marineministeriet.

\*\*) Foreløbige Opgaver.

De Svingninger, som iagttages i denne Tabels Opgaver, finde for Størstedelen sin Forklaring i det foran Anførte.

Saaledes vil en Tilvæxt i Antallet af udrustede Fartøier sees at være indtraadt dels efter Loven af 1860, som udstrakte Præmie-systemets Anvendelse til Skonnerter fra Kolonien St. Pierre og Miquelon, dels og i end større Udstrækning, efter Loven af 1880, hvorved Præmie-systemet gjordes gjældende ogsaa for aabne Baade fra nævnte Koloni.

At paa den anden Side Besætningernes Antal ikke alene ikke er tiltaget i samme Forhold, men endog i det sidste Treaar har været i en kjendelig Tilbagegang, forklares tilstrækkelig af de samtidig stedfundne Afslag i Fordringerne paa Besætningens Minimumsantal, hvorhos maa erindres, at Flerheden af de fra Kolonien udrustede Fartøier er Baade, der udkræver et forholdsvis lidet talrigt Mandskab.

I fuld Konsekventse hermed har der da ogsaa ifølge Tabellen været liden eller ingen Bevægelse i de for Udrustningspræmier udbetalte Beløb.

Derimod udviser Kontoen Exportpræmier betydelige Svingninger og navnlig en paafaldende stor Stigning siden Aaret 1883. En Paavisning af Grunden hertil kan for Øvrigt kun ske, naar alle de Foranstaltninger, som i Frankrige ere trufne til Udviklingen af Torskefiskerierne, ere blevne gennemgaaede, og jeg maa derfor forsaavidt henvise til den følgende Fremstilling af denne Protektionismes kommercielle Virkninger (Se No. XII.)

Derimod turde nogle Bemærkninger angaaende Præmie-systemets Indflydelse paa Rekrutering af Orlogsmatroses, hvori Præmie-loven jo skulde have sin „raison d'être“, her være paa sin Plads.

Antallet af Torskefiskere, der, som nys nævnt, har været temmelig stationært, har i de sidste 5 Aar gennemsnitlig andraget til 12 500 Mand; samtidig har Totalbeløbet af udbetalte Præmier, ligeledes gennemsnitlig, udgjort 4 300 000 francs og Udgiften pr. Mand har saaledes været ca. 344 francs. Men hvis man gaar ud fra, at gennemsnitlig ca. to Trediedele af det af disse 12 500 Mand fangede Kvantum Fisk konsumeres i Frankrige (Se No. XII Tabel B.) og at paa Grund af den prohibitive Told paa udenlandsk Vare altsaa ogsaa to Trediedele af de 12 500 Torskefiskere maa præsumeres at ville vedblive sin Virksomhed, selv om Præmierne ikke eksisterede, saa vil det sees, at Stillingen i Grunden er den, at den franske Stat, for at have i Reserve ca. 4 100 Orlogsmatroses, aarlig udbetaler 4 300 000 francs, altsaa pr. Mand over 1 000 francs.

Og Uforholdsmæssigheden mellem disse Udgifter og Udbyttet deraf for Marinen bliver end mere paafaldende, om man holder sig følgende Omstændigheder for Øie:

Ifølge den af det franske Marineministerium senest offentliggjorte Statistik over Saltvandsfiskerierne\*) var i Aaret 1887 over 82 000 Søindrullerede sysselsatte med Fiske paa Fartøier\*\*). Altsaa udgjør de, som det synes os, saa dyrt betalte 4 100 Orlogsmandsæmner kun 5 % af den Stok, hvorfra Staten har Anledning til at faa Flaadens Mandskab rekruteret.

Disse Vidnesbyrd om Systemets Uholdbarhed ere imidlertid virkningsløse ligeoverfor de hundreedaarige Rødder, Systemet har slaaet.

\*) „Statistique des Pêches Maritimes pour l'année 1887.“

\*\*) Desuden drevs Fiskeri „til Fods“ (paa Havstranden) af mere end 55 000 Personer, Kvinder og Børn deri indbefattede.

„Fiskets Betydning for Rekruteringen ligger deri, at denne foregaar med større Lethed i de Udskrivningsdistrikter, hvori Fiskeriindustrien er mest udviklet, og at det er disse samme Distrikter, som leverer det største Antal Mandskaber til Flaaden“, — disse Ord, hvormed Marineministeren i Aaret 1851 støttede Forslaget, anføres den Dag idag som Anbefaling for Systemets Opretholdelse.

Det maa heller ikke lades ud af Betragtning, at dette i vore Øine betydelige Beløb af ca. 4 Millioner Francs, som aarlig udbetales i Rekruteringsens Interesse, spiller en forholdsvis yderst liden Rolle paa den franske Stats Udgiftsbudget, som for Aaret 1891 er afsluttet med en Totalsum af 3 165 000 000 Francs. Bevilgningen til Fiskeripræmierne udgjør altsaa kun 0 126 % af de samlede Statsudgifter.

## IX.

Af Hensyn til den gjentagne Gange vakte Motion om Salttoldens Nedsættelse eller Ophævelse i Norge meddeles i det Følgende en kortfattet Redegjørelse for den franske Saltbeskatning i sin Helhed, ihvorvel det egentlig kun er de specielle Regler for Beskatningen af det til de store franske Fiskerier anvendte Salt, som direkte vedkommer nærværende Undersøgelse.

Salt er i Frankrige belagt med en Konsumtionsafgift af 10 Francs pr. 100 Kg. (Lov af 28 December 1848, Art. 2 og Finantsloven af 26 December 1876, Art 2.) Denne Afgift rammer ethvert Slags inden- og udenlandsk Salt, der anvendes til Husholdnings- eller andet Brug, som Loven ikke specielt har indrømmet Fritagelse derfor (se nedenfor.)

Foruden denne Konsumtionsafgift er udenlandsk Salt i Regelen underkastet en Toldafgift, hvilken efterat være bleven forhøjet ved Lov ef 19 April 1889 nu udgjør pr. 100 Kg:

	Af europæisk		Af udeneuropæisk Produktion.	
	Produktion.		Ved direkte Indførsel.	Ved Indførsel fra Oplag i Europa.
Salt, grovt eller raffineret, hvidt Salt undtaget	2 Francs	40 cts.	2 Francs	40 cts.
Hvidt, raffineret Salt .	3	— 30 -	3	— 30 -
			6 Francs	90 cts.

For Konsumtionsafgift fritages:

1<sup>o</sup>) Salt, der exporteres til Udlandet, til Algier eller til andre franske Kolonier og Besiddelser;

ligesaa, under Iagttagelse af en Række reglementariske Bestemmelser:

2<sup>o</sup>) Salt, der anvendes til Fabrikation af Soda eller i visse andre industrielle Øiemed,

3<sup>o</sup>) Salt, der denatureres for at benyttes i Fædriftens og Agerbrugets Tjeneste; og

4<sup>o</sup>) Salt, der leveres til Havfiskerierne og til Salterierne (Lov af 24 April 1806, Art. 55 og Forordning af 30 Oktober 1816.)

Fritaget for Toldafgift er:

1) Salt fra Algier og de andre franske Kolonier og Besiddelser (Lov af 28 December 1848, Art. 3, 4 og 5, samt Lov af 19 April 1889).

2<sup>o</sup>) Enkelte Sorter Salt, der anvendes til Fabrikation af Soda og i visse andre industrielle Øiemed,

3<sup>o</sup>) Salt, der denatureres for at anvendes i Fædriftens og Agerbrugets Tjeneste; samt

4<sup>o</sup>) Salt, der er bestemt til Saltning af Torsk ombord i Fartøjerne under Island og paa Doggerbank (Lov af 23 November 1848, Art. 1.)

Derimod er udenlandsk Salt, som benyttes ved Torskfiskerierne paa den store Newfoundlandsbanke eller paa Newfoundlandskysten eller ved St. Pierre og Miquelon, belagt med en Toldafgift af 60 Centimes pr. 100 Kg., hvortil kommer 4 % Tillægsafgift\*) (Samme Lov, samme Artikel.)

Skattelettelsen for det ved de store Torskfiskerier anvendte Salt er for Øvrigt gjort afhængig af følgende Betingelser:

1<sup>o</sup>) Fransk Salt maa tages fra Saltdammene eller fra Oplagene (Entrepôts généraux), medens udenlandsk Salt kan tages enten fra Oplag i Frankrige eller fra Udlandet.

2<sup>o</sup>) I begge Tilfælde maa Indførselen til Frankrige eller Transporten til Fiskepladsene kun foregaa under fransk Flag (Lov af 23 November 1848, Art. 3.)

3<sup>o</sup>) Naar udenlandsk Salt transporteres direkte fra udenlandsk Havn til Torskfiskepladsene ved Newfoundland, opkræves Tolden (60 Centimes pr. 100 Kg.) ved Fiskefartøjernes Hjemkomst til Frankrige. Den beregnes efter 90 Kg. Salt pr 100 Kg. Raafisk eller Klipfisk (Lov af 23 November, Art. 1 og 2 samt Dekret af 12 Januar 1853.) Paa dette Grundlag udregner man det anvendte Kvantum Salt baade for Fisk, som bringes hjem til Frankrige, og for Fisk, som expederes til Udlandet direkte fra Fiskepladsene. Hertil lægges det Kvantum Salt, som er tilovers ombord ved Hjemkomsten; og dersom det ikke ved Certifikater og Kvitteringer, udleverede ved Fartøjernes Afgang, kan godtgjøres, at Saltet enten er fransk eller er bleven nationaliseret i Frankrige, maa Toldafgift erlægges deraf.

Det bemærkes i denne Forbindelse dels at Tolden for det ved Torskfiskerierne anvendte Salt ingen Forandring har undergaaet ved den oven-citerede Lov af 19 April 1889, der forhøiede den almindelige Salttold, dels at ingen Restitution eller Drawback af Salttolden finder Sted ved Klipfiskens Udførsel, idet Exportpræmien antages at berede fuld Erstatning ogsaa for denne Skat, der jo i Virkeligheden er en Produktionsafgift paa fransk Klipfisk\*\*).

Endelig kan anføres, at mange Newfoundlandsfarere, til Trods for Afgiften af udenlandsk Salt, foretrække at forsyne sig med Salt i Portugal eller Spanien fremfor at foretage den længere og kostbarere Reise til franske Salthavne ved Middelhavet.

\*) Denne Afgift af 60 Centimes pr. 100 Kg. erlægges ogsaa for Salt, der er bestemt til Saltning af Sild og Makrel ombord i Fangstfartøjerne.

\*\*) Drawback af Saltskat forekommer for Øvrigt i Frankrige blot ved Udførsel (søværts) af saltet Kjød, Flek og Smør (dog ikke kunstigt Smør) og kun for Konsumtionsafgiftens Vedkommende.

## X.

I den franske Lovgivnings almindelige Betingelser for at kunne føre Fartøi opstilles af Hensyn til Torskefiskerierne følgende Lettelser:

Paa Newfoundlandsfisket kunne Kystskippere (Maitres au cabotage) og paa Islandsfisket, foruden disse, saakaldte „Patrons brevetés“ (hvorved forstaaes Sømænd, som have deltaget i fem Fiskekampagner under Island, hvoraf de sidste to i Egenskab af Skibsofficer, og som derefter have godtgjort at besidde tilstrækkelige Indsigter i Navigation) kommandere saadanne Fartøier, som udelukkende drive Fiske (Pêcheurs.)

Et af en „Maitre au cabotage“ kommanderet Fartøi tilsteder man for Øvrigt ogsaa at medtage Varer til St. Pierre og Miquelon ved sin Afgang til Fiskepladsene.

De saakaldte „Chasseurs“\*) maa derimod føres af en Langfartsskipper (Capitaine au long cours), med mindre speciel Fritagelse herfor er indrømmet,

## XI.

Den 23 Juli 1882 emanerede i Spanien en ny Toldtarif, hvorved Indførselsafgifterne for Klipfisk (Told samt saakaldte transitoriske og municipale Afgifter) nedsattes fra Pesetas 23.50 til Pesetas 18.70 pr. 100 Kg. Nedsættelsen gjaldt dog ikke de Lande, som ingen Handelstraktat havde med Spanien.

I Kraft af denne Bestemmelse kom islandsk (dansk) og newfoundlandsk (engelsk) Klipfisk til at betale Pesetas 4.80 mere i Told end norsk Klipfisk, idet Danmark og England ikke havde nogen Handelstraktat med Spanien.\*\*)

Mellem Frankrige og Spanien var derimod allerede under 6 Februar 1882 bleven afsluttet en for 10 Aar gjældende Handelstraktat paa Basis af Klausulen: Gjensidig Behandling som den mest begunstigede Nation. Og heraf søgte da Franskmandene at benytte sig til at faa den saakaldte franske Klipfisk toldbehandlet efter den nye spanske Toldtarifs laveste Sats (2den Kolonne.)

Den i Frankrige tilvirkede Klipfisk havde tidligere saagodtsom intet Marked fundet i Spanien; saaledes udgjorde den aarlige Gjennemsnitsimport deraf neppe 500 000 Kg. i det Femaar, der gik nærmest forud for den fransk-spanske Handelstraktat af 1882. Til Trods for den høie Exportpræmie syntes det franske Produkt altsaa ikke at have havt den samme Evne som det norske, islandske (danske) og newfoundlandiske (engelske) til at bære den høie Toldafgift af Pesetas 23.50 pr. 100 Kg. Kunde derimod Tolden blive nedsat for Franskmandene med 38 %, medens den vedblev at være uforandret for tvende af de nys opregnede Konkurrenter, vilde øiensynlig en dobbelt betydningsfuld Fordel være vunden.

De franske Exportørers, af deres Lands Regjering og Diplomati støttede, Bestræbelser for at opnaa den gunstigere Toldbehandling mødte imidlertid, som det var at vente, Modstand i Spanien.

\*) Ved „Chasseurs“ forstaaes Skibe, som indlaster den af andre Fartøier fangede Fisk.

„Chasseur-pêcheur“ er et Fiskerfartøi, som foruden sin egen Fangst ogsaa hjemfører andre Fartøiers.

\*\*) Med England kom for Øvrigt senere en „Modus vivendi“ istand.

Klipfisktolden spiller dér, som bekendt en stor Rolle i fiskal Henseende, og fra spanske Side havde man hverken under Forhandlingerne om Handels-traktaten med Frankrige af Februar 1882 eller under Istandbringelsen af den i Sommeren samme Aar voterede Toldtarif tænkt sig Muligheden af en saadan Fortolkning som den, der efter Tarifens Ikrafttræden søgtes gjort gjældende af Udtrykket: „Klipfisk af fransk Produktion.“

Uagtet den spanske Generaltolddirektør hævdede, at da den fra Frankrige exporterede Klipfisk ikke alene ikke var fisket ved den franske Kyst, men endog for en stor Del var fanget af Fartøier, som udrustes fra en Koloni (St. Pierre og Miquelon), kunde den ikke betragtes som fransk Produkt, og uagtet det under en Interpellation om Sagen i det spanske Senat den 16 Marts 1883 \*) uimodsagt udtaltes, at Eftergivelse ligeoverfor de franske Fordringer vilde være en Krænkelse af Loven om den spanske Toldreform, indgik dog den spanske Regjering en Maaned senere paa Fransk-mændenes Krav.

Følgende Uddrag af en i sin Tid offentliggjort Rapport til Ministeren for de udenrigske Anliggender i Stockholm fra Hs. Majestæts Legation i Madrid, af 30 April 1883, redegjør nærmere herfor:

„I længere Tid har der været ført Underhandlinger mellem Frankrige og Spanien om Fortolkningen af den 14de Artikel i den fransk—spanske Handelstraktat af den 6 Februar 1882, med særligt Hensyn til den franske Klipfisks Toldbehandling i Spanien. Den nævnte Artikel bestemmer, at enhver af de kontraherende Parter forpligter sig til, strax og uden Vederlag, at gjøre den anden delagtig i alle de Begunstigelser, Privilegier eller Nedsættelser i Tariferne for Indførsels- eller Udførselstold paa Varer, hvad enten de ere nævnte i Tarifen eller ikke, som nogen af dem har tilstaaet eller maatte tilstaa nogen tredie Magt. Under Paaberaabelse af denne Bestemmelse er der fra fransk Side gjort den Fordring, at den fra franske Havne til Spanien indførte Fisk skal betragtes som fransk Vare, — idet den, om den end er opfisket i det aabne Hav, dog er tilberedt og tørret i Frankrige —, og altsaa ikke svare høiere Told end den Fisk, som kommer fra Norge eller hvert andet Land, hvis Varer har Ret til den gunstigste Behandling.

Den spanske Generaltolddirektion har søgt at gjøre gjældende, at den franske Fisk, som fiskes udenfor det franske Søterritorium, og mestendels ved Øerne St. Pierre og Miquelon (Ny Foundland) maa betragtes som et Kolonialprodukt og derfor pligter at svare den høiere (1ste Kolonnes) Toldsats.

Toldmyndighederne har ogsaa overalt handlet i Overensstemmelse med denne Opfatning og forlangt Depositum af det høieste Toldbeløb, hvilket har fremkaldt Reklamationer fra den herværende franske Ambassadørs Side. Spørgsmaalet er nu tilsidst bleven afgjort til Frankriges Fordel, idet Finantsministeren ved en „Real Orden“ af den 16de d. M. har bestemt, at „Klipfisk, fisket i aabne Have af Franskmænd og med franske Skibe, ved Indførsel til Spanien skal betragtes som fransk Vare og erlægge den Told, som er fastsat for de Lande, som har Traktat, under Forbehold af, at dens Oprindelse legitimeres paa behørig Maade.“

Den Afgjørelse, denne Sag saaledes fik, har havt en stor Betydning baade for Frankrige og Norge. Den spanske Forordning af 16 April 1883 gjorde det muligt for Franskmændene at sælge deres Klipfisk i Spanien til regningsvarende Priser; og ved den Konkurrence, som saaledes fremkaldtes

\*) „Gaceta oficial de Madrid“ No. 70/1883.

mellem fransk og norsk Vare, forrykkedes ganske det Forhold, som raadede paa Klipfiskmarkederne i Spanien dengang, da Underhandlingerne om Handelstraktaten mellem de Forenede Riger og Spanien af 15 Marts 1883 førtes, og paa hvilket Forholds Stabilitet man fra norsk Side — med Rette eller Urette — synes at have gjort Regning.

---

## XII.

At paavise Virkningen af hver enkelt af de nu beskrevne Statsforanstaltninger til Torskefiskeriernes Fremme lader sig ikke gjøre undtagen for Toldens Vedkommende. Denne har jo, som allerede gjentagne Gange paapeget, havt en saa godt som prohibitiv Virkning; og, forsaavidt som nogle smaa Kvanta udenlandsk Klipfisk figurerer paa Frankriges Importlister, tør disse antages at være blevne reexporterede.

Men om de øvrige Statsforanstaltninger, — Udrustnings- og Exportpræmierne samt Lettelserne i Salttolden o. s. v. — gjælder, at de betragtede hver for sig ikke give et korrekt Indtryk af sin Betydning.

Præmiesystemet, f. Ex., har sit Supplement i Prohibitivtolden: Om Exportpræmierne afskaffedes, skulde ikke desto mindre, som før bemærket, under uforandrede Toldforhold, denne franske Fiskeriindustri kunne fortsættes i stor Udstrækning, nemlig af Hensyn til Tilfredsstillelsen af det indenlandske Markeds Behov; men tænker man sig omvendt Tolden ophævet eller nedsat, vilde Følgen vistnok blive den, at Rederierne, i Mangel af det Støttepunkt, som de nu har i det monopoliserede indenlandske Marked, skulde finde Resikoen ved Udrustningerne at være altfor betydelig i Forhold til den Fordel, Præmierne byder, og herunder skulde følgelig Exporthandelen komme til at lide. Denne støttes altsaa af Prohibitivtolden.

I Ly af hele det protektionistiske System, som ovenfor er fremstillet, har de franske Torskefiskerier og Handelen med Produkterne deraf i Tidernes Løb antaget større og mindre Dimensioner.

Til nærmere Belysning heraf hidsættes følgende, efter den officielle franske Handelsstatistik udarbejdede, Tabel, der for Tidsrummet 1847—1889 udviser saavel de totale Fangstkvanta som den Udstrækning, hvori disse ere blevne anbragte henholdsvis i Frankrige og i Udlandet:

Tabel B.

A a r.	Fangstens Total- kvantum.	Deraf:			Expor- teret fra Havne i Frankrige.	Det totale Export- kvantum.	Det i Frankrige konsume- rede Kvan- tum*)
		importeret til Frankrige	exporteret direkte fra Fiskeplad- sene til de franske Kolonier og til Ud- landet.	Kg.			
Gj.snitlig 1847—56	44 297 000	33 744 000	10 553 000	6 337 000	16 890 000	27 407 000	
— 1857—66	38 929 000	28 958 000	9 971 000	4 733 000	14 704 000	24 225 000	
— 1867—76	39 923 000	34 737 000	5 186 000	3 355 000	8 521 000	31 402 000	
1877	36 292 000	34 589 000	1 703 000	2 965 000	4 668 000	31 624 000	
1878	40 561 000	38 872 000	1 689 000	3 764 000	5 453 000	35 108 000	
1879	43 337 000	41 126 000	2 211 000	4 747 000	6 958 000	36 379 000	
1880	47 648 000	43 874 000	3 774 000	6 097 000	9 871 000	37 777 000	
1881	39 260 000	35 668 000	3 592 000	5 855 000	9 447 000	29 813 000	
1882	40 419 000	36 856 000	3 563 000	4 864 000	8 427 000	31 992 000	
1883	45 952 000	42 985 000	2 967 000	9 113 000	12 080 000	33 872 000	
1884	51 110 000	45 823 000	5 287 000	11 473 000	16 760 000	34 350 000	
1885	53 056 000	48 077 000	4 979 000	13 851 000	18 830 000	34 226 000	
1886	71 874 000	63 969 000	7 905 000	17 935 000	25 840 000	46 034 000	
Gj.snitlig 1877—86	46 950 000	43 183 000	3 767 000	8 066 000	11 833 000	35 117 000	
1887	59 287 000	53 090 000	6 197 000	18 158 000	24 355 000	34 932 000	
1888	51 122 000	45 885 000	5 237 000	15 663 000	20 900 000	30 222 000	
1889	48 296 000	43 183 000	5 113 000	14 836 000	19 949 000	28 347 000	

For vor Undersøgelse frembyder disse Data en dobbelt Interesse: De antyder Forbrugsevnen hos et Marked, hvorfra kunstige Skranker udestænger Norges næstvigtigste Exportartikel, og de viser derhos, i hvilken Udstrækning Franskændene selv have kastet sig over Export af Klipfisk.

Hvad for det Første Forbruget af denne Vare betræffer, kan anføres, at ifølge Tabel B konsumeredes i Tiaaret 1880—1889 i Frankrige gennemsnitlig ca. 34 156 000 Kg. Klipfisk og anden Saltfisk aarlig, og at samtidig den aarlige Gjennemsnitsimport af Klipfisk, ifølge Beregninger, anstillede i vedkommende Landes Generaltoldstyrelser, udgjorde:

Tabel C.

I Spanien . . . . .	Kg. 44 248 000
- Italien . . . . .	- 31 000 000
og - Portugal . . . . .	- 21 122 000

Frankrige staar saaledes som No. 2 i Rækken af Forbrugerne af denne Artikel. For Øvrigt fremgaar det af Tabel B, at Forbrugets Tiltagen i Frankrige i den sidste Tid ikke har holdt Skridt med Fangstkvantumets Forøgelse.

\*) Denne Kolonnes Ziffre gjøre ikke Fordring paa at være absolut nøiagtige. Som det vil bemærkes, ere de nemlig fremkomne ved fra de til Frankrige importerede Kvanta at trække Udførselsmængderne. Men herved bør erindres, at medens formentlig Størstedelen af Importkvantummet bestaar af Raafisk eller lagesaltet Fisk, er saa godt som al den exporterede Torsk Klipfisk; da nu ved Raafisks Tilberedning til Klipfisk i Frankrige Svindingsprocenten anslaaes til ca. 15, bliver i Virkeligheden de til Forbrug i Landet resterende Kvanta gennemgaaende mindre end her anført.



Angaaende Exporten, da vil følgende Sammenstilling af Klipfisk-udførselen fra Norge og Frankrige i Aarene 1880—1889 vise, hvorledes i denne Periode fransk Klipfisk er optraadt i stedse større og større Skala paa de udenlandske Markeder paa samme Tid som Exporten af norsk Klipfisk har været saa godt som stationær:

Tabel D.

Totalexport af Klipfisk i Aarene 1880—1889.

A a r.	Fra Norge.*)	Fra Frankrige**)
	Kg.	Kg.
1880 . . . . .	52 962 000	9 871 000
1881 . . . . .	41 919 000	9 447 000
1882 . . . . .	40 120 000	8 427 000
1883 . . . . .	31 453 000	12 080 000
1884 . . . . .	37 666 000	16 760 000
1885 . . . . .	37 372 000	18 830 000
1886 . . . . .	41 491 000	25 840 000
1887 . . . . .	42 208 000	54 355 000
1888 . . . . .	42 818 000	20 900 000
1889 . . . . .	47 479 000	19 949 000
Gjennemsnitlig i Tiaaret:	41 548 000	16 645 900

Ved Gjennemgaaelse af Tabel B vil det endvidere være iøinefaldende, hvor stærk Udviklingen af den franske Torskfiskeindustri har været siden Aaret 1882.

Gjør man nemlig for de sidste syv Aar et Sammendrag af Tabellens Opgaver, viser det sig, at der i denne Periode gjennemsnitlig er bleven opfisket . . . . . 54.4 Mill. Kg. aarlig af hvilket Kvantum er bleven eksportet: Direkte fra Fiskepladsene 5.4 Mill. Kg.  
og fra Frankrige . . . . . 14.4 - -  
19.8 - - —  
samt forbrugt i Frankrige: . . . . . 34.6 - - —

Og sammenholdes disse Tal med de i Tabel B meddelte Tiaarsoppgaver, sees Produktionen og navnlig Exporten at have i disse syv Aar naaet en tidligere ukjendt Høide.

Aarsagen hertil er først og fremst den i Aaret 1882 aabnede Adgang til det spanske Marked (se No. XI); herom vil man kunne overbevise sig ved at kaste et Blik paa nedenstaaende Uddrag af Frankriges officielle Statistik vedrørende Klipfiskexporten fra Havne i Frankrige til de forskjellige Lande i Aarene 1877—1889: . . .

\*) Efter Norges officielle Handelsstatistik.

\*\*\*) Efter Frankriges officielle Statistik.

Tabel E.

Klipfiskekporten fra Havne i Frankrige til de forskjellige Lande i Aarene 1877—1889.

A a r .	Til Spanien.	Til Italien.	Til Græken- land.	Til Tyrkiet.	Til Ægypten.	Til Algier.	Til Guade- loupe.	Til Mar- tinique.	Til Réunion.	Til Andre Lande*)	T o t a l .
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
1877	29 617	1 360 697	189 763	48 758	86 256	530 841	104 427	182 138	215 313	217 091	2 964 901
1878	163 012	1 732 822	507 657	84 820	105 125	597 985	66 958	78 723	143 362	283 506	3 763 970
1879	394 574	2 208 744	668 557	94 342	89 553	749 474	49 439	55 539	170 455	266 584	4 747 161
1880	699 518	2 111 690	723 772	105 430	116 221	886 457	426 412	550 646	276 674	200 071	6 096 891
1881	1 105 048	1 888 377	908 806	121 957	131 104	871 299	238 523	130 903	109 004	349 551	5 854 572
1882	1 535 503	1 630 284	371 357	44 966	65 534	800 871	82 029	27 056	105 531	201 301	4 864 432
1883	4 863 768	1 881 574	681 382	72 400	76 278	905 251	104 498	83 854	214 678	228 866	9 112 549
1884	6 668 582	2 416 585	224 621	55 844	98 223	991 128	176 928	129 744	229 330	481 501	11 473 086
1885	8 231 405	3 195 545	535 630	103 484	154 073	1 059 579	17 880	382	170 252	383 270	13 851 500
1886	10 054 835	4 280 947	598 327	119 163	192 177	1 267 886	251 363	175 775	301 957	692 081	17 934 511
1887	9 144 400	6 440 000	268 500	—	—	1 180 400	72 400	—	159 000	893 700	18 158 400
1888	7 551 900	4 633 500	370 000	—	—	1 056 200	407 600	491 500	345 500	806 900	15 663 100
1889	7 282 300	3 601 600	351 800	—	—	1 108 200	576 000	610 000	407 900	897 700	14 835 500

\*) Heraf er Portugal det vigtigste.

Det fremgaar af Tabel E, at Exporten til Spanien, hvilken endnu i Femaaret 1877—1881 neppe androg til gennemsnitlig 500 000 Kg. aarlig, har i Syvaaret 1883—1889 beløbet sig til over 7 600 000 Kg. aarlig.

Ved Siden heraf sees ogsaa Exporten til Italien at høve taget et anseeligt Opsving i Aarene 1883—1887. Den under Aarene 1888 og 1889 indtraadte Tilbagegang tilskrives den Omstændighed, at fransk Klipfisk i Størstedelen af dette Tidsrum var belagt med 100 % Differentialsold i Italien.

Spanien og Italien samt Portugal ere, som bekjendt, ogsaa de vigtigste Markeder i Europa for norsk Klipfisk. Da den i disse tre Lande opstaaede Konkurrence mellem norsk og fransk Vare saaledes frembyder en speciel Interesse for nærværende Undersøgelse, hidsættes følgende tabellariske Sammenstillinger af de nævnte Landes totale Klipfiskimport med deres Import af Klipfisk, henholdsvis fra Norge og Frankrige (Tabel F. G. og H.)

Tabel F.

## Klipfiskimporten til Spanien i Aarene 1888—1889.

A a r.	Total- import <sup>1)</sup>	Deraf fra Norge <sup>2)</sup>			Deraf fra Frankrige <sup>3)</sup>	
		Kg.	Kg.	%	Lg.	%
1880 . . . .	44 200 000	29 286 000	66.25	700 000	1.6	
1881 . . . .	43 099 000	27 668 000	64	1 105 000	2.6	
1882 . . . .	42 756 000	29 306 000	68.5	1 535 000	3.6	
1883 . . . .	42 391 000	20 934 000	49	4 863 000	11	
1884 . . . .	48 460 000	25 077 000	52	6 668 000	14	
1885 . . . .	48 024 000	25 300 000	53	8 231 000	17	
1886 . . . .	44 387 000	22 632 000	51	10 055 000	23	
1887 . . . .	45 863 000	23 786 000	52	9 144 000	20	
1888 . . . .	39 755 000	20 986 000	53	7 552 000	19	
1889 . . . .	43 548 000	23 058 000	53	7 282 000	17	

Tabel G.

## Klipfiskimporten til Italien i Aarene 1880—1889.

A a r.	Total- import <sup>4)</sup>	Deraf fra Norge <sup>5)</sup>			Deraf fra Frankrige <sup>3)</sup>	
		Kg.	Kg.	%	Kg.	%
1880 . . . .	32 246 000	2 258 000	7	2 112 000	6.5	
1881 . . . .	33 072 000	1 253 000	3.7	1 888 000	5	
1882 . . . .	27 328 000	2 177 000	8	1 630 000	6	
1883 . . . .	27 552 000	330 000	1.2	1 882 000	7	
1884 . . . .	25 976 000	722 000	2.8	2 417 000	9	
1885 . . . .	32 016 000	1 164 000	3.7	3 196 000	10	
1886 . . . .	35 336 000	3 540 000	10	4 281 000	12	
1887 . . . .	33 256 000	4 084 000	12	6 440 000	19	
1888 . . . .	31 720 000	4 560 000	14	4 633 000	15	
1889 . . . .	31 496 000	4 300 000	14	3 602 000	11	

<sup>1)</sup> Efter Opgaver fra den spanske Generaltolddirektion.

<sup>2)</sup> Efter Aarsrapporterne fra de Forenede Rigers General-Konsul for Spanien.

<sup>3)</sup> Efter Frankriges officielle Statistik.

<sup>4)</sup> Efter Opgaver fra den italienske Generaltolddirektion.

<sup>5)</sup> Efter Norges officielle Statistik.

Tabel H.

Klipfiskimporten til Portugal i Aarene 1880—1889.

A a r.	Total- import <sup>1)</sup>	Deraf fra Norge. <sup>2)</sup>		Deraf fra Frankrige. <sup>3)</sup>	
	Kg.	Kg.	%	Kg.	%
1880 . . . .	19 608 000	9 324 000	47	Ikke opgivet	—
1881 . . . .	20 135 000	8 154 000	40	Do.	—
1882 . . . .	19 896 000	7 156 000	36	Do.	—
1883 . . . .	17 380 000	4 620 000	27	Do.	—
1884 . . . .	20 132 000	4 185 000	21	117 000	0.6
1885 . . . .	23 012 000	5 755 000	25	152 000	0.7
1886 . . . .	23 760 000	5 870 000	25	Ikke opgivet	—
1887 . . . .	21 468 000	5 230 000	24	335 000	1.6
1888 . . . .	21 100 000	5 450 000	26	315 000	1.5
1889 . . . .	24 730 000	7 400 000	30	238 000	1.0

Det bemærkes, at den officielle norske Statistiks Opgaver over Norges Klipfiskexport til Spanien og Portugal afviger ganske betydeligt fra de i Tabellerne F. og H. meddelte Opgaver over disse tvende Landes Import af Klipfisk fra Norge. Den norske Statistik udviser i det Hele taget en større Export til Spanien og en betydelig mindre Export til Portugal end disse Landes Statistik. Uoverensstemmelsen antages at hidrøre dels derfra, at Fisk, expederet fra Norge i Skibe, der have sit første Lossested i Spanien, i Exportlisterne opføres som afsendt til dette Land, selv om den udlosses i Portugal, dels og navnlig derfra, at Fisk, som i den norske Statistik figurerer som udført til Tykskland (Hamburg) og Storbritanien, fra disse Steder reexpederes til Portugal.

## XIII.

Mere end 65 % af den i de sidste syv Aar fra Frankrige exporterede Klipfisk er bleven udskibet fra Bordeaux.

Hvorledes dette Sted spiller en alt større og større Rolle i den franske Klipfiskhandel, vil bemærkes af følgende sammenlignende Oversigt over Udførselsmængdernes Fordeling mellem forskellige franske Havne i Aarene 1877—1889:

<sup>1)</sup> Efter Opgaver fra den portugisiske Generaltolddirektion.

<sup>2)</sup> Efter Aarsrapporterne fra de Forenede Rigers Generalkonsul for Portugal.

<sup>3)</sup> Efter Frankriges officielle Statistik.

Tabel I.

A a r.	Bordeaux.	Marseille.	Cette	Andre Havne*)	Total**)
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
1877 . .	250 000	1 787 000	553 000	153 000	2 743 000
1878 . .	278 000	2 435 000	659 000	76 000	3 448 000
1879 . .	231 000	3 107 000	905 000	113 000	4 356 000
1880 . .	1 633 000	2 888 000	885 000	414 000	5 820 000
1881 . .	1 400 000	3 250 000	689 000	165 000	5 504 000
1882 . .	1 861 000	2 244 000	421 000	166 000	4 692 000
1883 . .	5 606 000	2 402 000	707 000	185 000	8 900 000
1884 . .	7 540 000	2 190 000	899 000	377 000	11 006 000
1885 . .	9 046 000	3 208 000	908 000	406 000	13 568 000
1886 . .	11 189 000	3 127 000	1 710 000	1 286 000	17 312 000
1887 . .	12 306 000	2 616 000	1 776 000	1 026 000	17 724 000
1888 . .	11 007 000	1 651 000	1 262 000	1 230 000	15 150 000
1889 . .	9 794 000	1 794 000	1 422 000	1 216 000	14 226 000

Da den Konkurrence, som den franske Klipfiskhandel volder den norske, saaledes væsentlig udgaar fra Bordeaux, er det af Interesse at paapege de Faktorer, som skabe denne Bordeaux's prædominerende Stilling.

Disse ere: Stedets Klima og Beliggenhed, dets Kapitalstyrke og de derværende Fiskehandlers Sammenslutning til et Syndikat.

Bordeaux ligger paa 44° 50' N. B. og 2° 54' Ø. L.

Dets Klima er tempereret. Middeltemperaturen er om Vinteren + 6 à 7°, om Vaaren og Høsten + 13° og om Sommeren + 20°. Den laveste Temperatur er -÷ 4°. Af Aarets Dage regner man 100 med smukt Veir, 107 med Regn, 146 med overskyet Himmel og 12 med Sne eller Hagel. Det regner mest om Høsten og Vaaren, mindre om Vinteren og mindst i Sommertiden.

Dette Klima ansees for at være særdeles gunstigt for Fisketørringen, som opgives gjennemsnitlig at medtage 8 Dage; Tørringsomkostningerne anslaaes til 4 à 6 Francs for 100 Kg. Fisk.

Stedets Beliggenhed nær Spanien og Italien letter selvfølgelig i høi Grad Afsætningen til disse store Klipfisk-konsumenter. De talrige og regelmæssige Dampskibsforbindelser mellem Frankrige og Spanien samt Italien sætte Klipfiskimportørerne i de tvende sidstnævnte Lande istand til at faa større saavel som mindre Ordres hurtig effektuerede fra Bordeaux, ligesom Sælgeren, takket være de smaa Afstande, har let for at besøge sine Kunder.

Disse Omstændigheder ere af en uvurderlig stor Nytte.

Med Hensyn til Fragterne bemærkes imidlertid, at der vistnok for 100 Kg. Klipfisk betales 1 Fr. 40 c., 1 Fr. 80 og 2 Fr. fra Bordeaux til Pasages, Bilbao og Santander, mod 3 Fr. 25 c. fra Norge til Nordspanien, men at fra Bordeaux til Barcelona via Cette\*\*\*) eller Marseille\*\*\*), erlægges

\*) De vigtigste af disse ere La Rochelle og Port Bouc.

\*\*) Denne Kolonnes Ziffres Uoverensstemmelse med de ovenfor i Tabellerne B. og E. (No. XII) meddelte Opgaver over Totalexportkvantaerne fra Frankrige beror paa, at i nærværende Tabel ikke er medtaget de smaa Kvanta Fisk, der udskibes uden Exportpræmie.

\*\*\*) Exportpræmien gjælder kun for Fisk, der udføres søværts og under fransk Flag.

5 Francs, mod fra Norge til Sydspanien 3 Francs 75 c. à 4 Francs, hvorhos det ikke maa lades ude af Betragtning, at Raafiskfragterne fra St. Pierre og Miquelon til Bordeaux gaar op til 30 à 35 Francs pr. Ton (1 000 Kg.)

At den oplyste, driftige og usædvanlig rige Handelsstand i Bordeaux i stor Udstrækning har benyttet sig af de ovennævnte gunstige Forhold, efter at Toldnedsættelsen i Spanien i Aaret 1882 muliggjorde Salg af fransk Klipfisk til dette Land, er næsten selvsagt.

Siden den Tid spiller Klipfisktørringen en meget betragtelig Rolle i Bordeaux's økonomiske Liv.

Af de samlede Præmiebeløb, som i de sidste fem Aar ere blevne udbetalte i Frankrige, kom Bordeaux tilgode:

Francs 1 447 000	i Aaret 1885
— 1 790 000	- — 1886
— 1 969 000	- — 1887
— 1 761 000	- — 1888
— 1 567 000	- — 1889

I Bordeaux stiftedes i Begyndelsen af Aaret 1886 et Syndikat af de i Klipfiskhandelen Interesserede.

Anledningen til dets Oprettelse var den, at den franske Handelsminister i December 1885 havde givet Præfekterne Instruktioner om at forbyde i hele Frankrige Salget af den saakaldte „Morue rouge“, d. v. s. Klipfisk, som antoges at være angreben af et Slags Sop.\*)

I Statutterne til dette saakaldte „Syndicat du commerce de la morue à Bordeaux“, opgives dets Øiemed at være:

1<sup>o</sup>) At samle de forskjellige Coutumer, som have vundet Hævd i denne Handel, og deraf istandbringe et klart og tydeligt Reglement;

2<sup>o</sup>) At skabe et Aktionscentrum til Forsvar for fælles Handels-Interesser, navnlig ligeoverfor Regjeringen, Toldvæsenet og Handelskamrene;

3<sup>o</sup>) At tage Initiativet til Møder af de Handlende i den Hensigt at indføre Ændringer i Handelscoutumerne, hvor saadant befindes at være ønskeligt, eller for at afskaffe Misbrug.

4<sup>o</sup>) At søge indhentet fra alle Produktions- og Handelscentrer Meddelelser af Interesse; og

5<sup>o</sup>) At sysselsætte sig med Alt, hvad der kan være af Nytte for Forretningernes Udvikling.

Klipfisksyndikatet tæller samtlige Bordeaux's Klipfiskkjøbmænd og Konsignatører\*\*) blandt sine Medlemmer, ialt ca. 30 Personer. Disse betaler, foruden 100 Francs i Indtrædelsespenge og 30 Francs i Aarskontingent, 2 Centimes for hver 100 Kg. Fisk, som de lader udlosse, hvilken sidste Kontribution angivelig indbringer Syndikatet ca. 6 000 Francs aarlig. Det er projekteret ved Hjælp heraf at aflønne særskilt Politi til at føre Opsyn med Fiskens Udveining, hvorunder Bedragerier fra de i Udbyttet interesserede Matrosers Side angivelig hyppig forekommer.

\*) „Note à Mr. le Maire de Bordeaux sur le Rouge de la morue“. Par M. M. les Docteurs A. Laget, Artigalas et G. Ferré. Bordeaux 1886.

\*\*) Da en stor Del Fisk, navnlig Islandsfisk, ankommer til Bordeaux for de i Bretagne og Normandie boende Rederes Rægning (Ingen Udrustning for Torskefisket foregaar nu længer fra Bordeaux), maa denne Vare, i Mangel af Liebhabere, gives i Konsignation til en Bordeaux-Kjøbmand, som besørger Fisken tilvirket paa Tørrerierne mod en „Droit de lavage et magasinage“, udgjørende 4 à 6 Francs pr. 100 Kg. Konsignatøren selv har i Regelen ikke Tørrerplads. (Sécherie).

Bordeaux's Klipfisksyndikat, som fik en stor Betydning dengang, da Spørgsmaalet „Morue Rouge“ var oppe i Frankrige, har desuden taget Initiativet til at faa nedsat Godsfragtsatserne paa den franske Sydbane, ligesom det har været selvskreven Talsmand for de i Torskefiskerierne Interesserede, hvor det har gjældt om at søge opretholdt Præmiesystemet og Prohibitivtolden.

Syndikatets Betydning, rent kommercielt betragtet, er derimod af flere Sagkyndige bleven mig opgivet at være forholdsvis mindre. Man har vistnok forsøgt at beherske Markedet ved at lade en af Syndikatet opnævnt Komité fastsætte Indkjøbsprisen og fordele det totale Importkvantum mellem Syndikatets Medlemmer. Men denne Plan er strandet derpaa, at enkelte nye Fiskehuse have gjort Fordring paa at faa sig tildelt et ligesaa stort Kvantum, som gamle velkendte Firmaer, der sidde inde med store Forbindelser.

#### XIV.

Naar man erindrer, at det er sømilitære Hensyn, som have foranlediget den franske Stats Understøttelse af de „Store Fiskerier“, vil man ikke undres over, at Fiskeripræmierne og den Haand i Haand dermed gaaende prohibitive Klipfisketold forblev urokket selv i den Tid, da Frihandelsmændene i Sexti- og Syttiaarene var ved Roret.

Imidlertid vilde det være en Vildfarelse at tro, at ingen Røst har opløftet sig i Frankrige mod Præmiesystemet.

Ved den nugjældende Præmielovs Behandling i den lovgivende Forsamling i Aaret 1851 fremkom der meget mere skarpe Indsigelser mod dens Principer fra flere Taleres Side, hvoriblandt kan nævnes de Deputerede Sainte-Beuve og Raudot.\*) Og ved Voteringen afgaves ikke mindre end 83 af 654 Stemmer mod Loven.

Fra Frihandelsperioden har man et vægtigt Indlæg contra Præmiesystemet i en Tale, som den berømte Statsøkonom Michel Chevalier holdt i Senatet den 22 Juli 1870 i Anledning af Forslaget om Præmielovens Forlængelse til Aaret 1881.

Professor i Administrativret Ducrocq, hvis Kritik over de Søindrulleredes Fiskeprivilegium jeg allerede har nævnt (under No. VI), udtaler sig ligeledes dadlende om Fiskepræmiesystemet.\*\*)

Og den nuværende Minister for de offentlige Arbejder, Yves Guyot, fordømmer Exportpræmierne i følgende Udtryk:

„Protektionisterne vil, som bekjendt, ikke alene lægge Hindringer i Veien for udenlandske Varers Indførsel i Landet; de vil ogsaa, at man skal betale dem Exportpræmier, for at de kan sættes i Stand til at oversvømme andre Lande; thi hele deres Politik hviler paa denne Regel: At gjøre mod Næsten, hvad de ikke ville, at Næsten skal gjøre mod dem selv.

Hvormed betales alle disse Exportpræmier? Med Penge, som kommer fra Skatteyderne eller ialfald fra Konsumenterne i det Land, der betaler Præmien.

Og med hvilket Resultat?

Jo, med det Resultat, at man tillader et andet Land at forskaffe sig Ens Produkter til billigere Pris end Exportlandets egne Beboere kunne gjøre det. Præmien er en Gave, som man skjænker sine Medbeilere.\*\*\*)

\*) Se „Le Moniteur Universel“ for 23 Juli 1851.

\*\*\*) Ducrocq: „Cours de droit administratif“. Sixième Ed. I. pag. 740.

\*\*\*) Yves Guyot: „La Science économique“. Seconde Ed. Paris 1887, pag. 399.

Denne korte Opregning af Modstandere af Præmiesystemet faar være nok til at vise, at det ikke har manglet paa fremstaaende Franskmand, med hvem man, i Tilfælde, fra norsk Side kunde søge at indgaa Alliancer til Bekjæmpelse af dette for Norges næststørste Exportartikel saa høist skadelige System.

I den sidste Tid er imidlertid Oppositionen i Frankrige, ialfald i Nationalforsamlingen, bleven svagere; og i Sommeren 1890, da Præmieloven for 4de Gang foresloges fornyet, bifaldtes dette Forslag enstemmig og uden Debat baade i Deputeretkammeret og i Senatet.

Dette Fænomen synes at hænge sammen dermed, at under de protektionistiske Tendensers Omsiggriben begynder mere og mere den Mening at gjøre sig gjældende, at Fiskerierne, ligesaa vel som Handelsmarinen og enhver anden Industri har Krav paa Statsbeskyttelse.

I de nyere Motiver og Komitéindstillinger angaaende denne Lov spiller da ogsaa Betragtninger af nationaløkonomisk Natur en vis Rolle ved Siden af de sømilitære Hensyn, der tidligere være eneraadende i Argumentationen; og det fremhæves nu tildels, at Torskefiskerierne have stor Betydning saavel for den ved Tørreestablissementerne i Bordeaux med flere andre Havne sysselsatte talrige Arbejdsstok som for de franske Saltværker og for diverse andre Industrigræne, som levere Tougværk, Seil, Kjettinger og Fiskeredskaber til Fangstfartøjerne, og endelig for den til Fisketransporten — Importen og Exporten — anvendte Koffardiflaade.

Alle disse Momenter taler nu i Protektionisternes Øine til Fordel for Systemets Opretholdelse.

Selve Præmieloven er jo ogsaa allerede, som oven omhandlet, besluttet gjort gjældende ud over vort Aarhundredes Grændser, og til nogen Nedsættelse i Klipfisktolden synes der under de nuværende Forhold at være mindre Udsigt end nogensinde. Betegnende i saa Henseende ere de Toldforhøielser for Stokfisk samt flere andre Sorter Fisk, som forekommer i det af Regjeringen i Oktober 1890 forelagte Tarifforslag, samt et i forrige Lovgivningsperiode fremsat privat Forslag om Istandbringelse af Præmier ogsaa for Kystfiskeriet (se No. XVII.)

---

## XV.

Idet den franske Stats Subvention af de store Torskefiskerier saaledes tør forudsættes at ville vedblive, fremstiller sig det Spørgsmaal, hvorvidt Exporten af fransk Klipfisk kan antages at ville yderligere udvikle sig, til Skade for Norges Klipfiskhandel.

Dette Spørgsmaal kan naturligvis ikke besvares med nogen absolut Sikkerhed. Imidlertid skal her nævnes forskellige Omstændigheder, som taler for, at Faren for Norge ikke er saa stor, som den tildels er bleven fremstillet. Disse Omstændigheder ere:

„De store Fiskeriers“ i det Hele taget ringe Udviklingsdygtighed, den franske Klipfisks Mangel paa Holdbarhed, og endelig dens høie Pris.

Trods alle kunstige Midler vedbliver i Virkeligheden de „Store Fiskerier“ at vise sig at være mindre udviklingsdygtige end Frankriges øvrige Næringsveie. Et Vidnesbyrd herom er det fuldstændige Ophør af en hel præmieret Gren af Fiskerierne, nemlig Hvalfangsten. Loven af 22 Juli 1851 fastsatte i sit 2det Afsnit som Præmier for Hvalfangsten indtil 120 Francs pr.



Ton af Fartøiets Drægtighed. Hvorledes disse Præmier have været ude af Stand til at holde Liv i Bedriften, vil fremgaa af følgende Tabel:

Tabel K.

Statistiske Opgaver fra det franske Handelsministerium  
betræffende Hvalfangsten.

A a r.	Skibenes Antal.	Besæt- ningens Antal.	Udbetalte Præmie- beløb.
			Frcs.
Gj.snitlig 1842—46	15	466	370 589
— 1847—56	5	186	224 672
— 1857—66	1.4	54	102 674
— 1867—89	—	—	—

Da saaledes i 24 Aar ingen Udrustning havde fundet Sted, indtoges i Regjeringens sidste Forslag om Præmielovens Fornyelse en Bestemmelse om Sløfning af Lovens 2det Afsnit, og dette Forslag vandt Nationalforsamlingens Bifald.

Og hvad Torskefiskerierne angaar, saa viser følgende Sammendrag af de ovenfor i Tabel B (No. XII) meddelte Tiaarsopgaver over Fangst- og Export-kvantaerne, at disse har andraget til henholdsvis:

Kg. 44 297 000 og Kg. 16 890 000 i Aarene 1847—56;  
 - 38 929 000 - - 14 704 000 - - 1857—66;  
 - 39 923 000 - - 8 521 000 - - 1867—76; og  
 - 46 950 000 - - 11 833 000 - - 1877—86;

I alle disse 40 Aar har Fangstudbyttet altsaa været saa godt som stationært, medens Exporten endog er gaaet betydelig tilbage i Tidsrummet 1857—1886.

I denne Forbindelse skal jeg tillade mig at fæste Opmærksomheden ved efterstaaende, paa Grundlag af Marineministeriets Fiskeristatistik udarbejdede Specialopgave over Udrustningerne m. m. for Islandsfisket under Aarene 1878—1887\*)

Tabel L.

A a r.	Besætningens Antal.	Skibenes Antal.	Skibenes Drægtighed i Tons.	Fangstkvantaernes Størrelse.
				Kg.
1878 . . . . .	4 723	267	25 986	12 952 000
1879 . . . . .	5 628	321	29 272	15 306 000
1880 . . . . .	4 556	269	24 729	16 827 677
1881 . . . . .	3 436	202	19 652	9 695 000
1882 . . . . .	3 696	211	21 255	12 013 058
1883 . . . . .	4 148	236	23 739	13 082 386
1884 . . . . .	6 048	347	30 100	11 193 320
1885 . . . . .	5 576	314	27 308	12 913 352
1886 . . . . .	3 327	205	19 813	11 629 186
1887 . . . . .	2 619	149	16 141	10 196 809

\*) „Statistique des Pêches Maritimes“ 1878—1887. For de sidste 3 Aar er denne Statistik endnu ikke bleven publiceret.

Det vil heraf være iøinefaldende, hvorledes denne Gren af Torskefiskerierne ikke alene ikke har udviklet sig under den Periode af forøget Afsætning til Udlandet, som begyndte med Aaret 1883 (se Tabel B under No. XII), men i de to sidste Aar endog har befundet sig i bestemt Tilbagegang, hvortil Forklaringsgrunden synes at være den, at Rederierne, trods Præmierne, ikke finder disse Expeditioner lønnende nok.

Unægtelig har i dette samme Tidsrum, 1883—1889, Newfoundlandsskiftet havt en ikke ringe Fremgang, ligesom Exporten af fransk Klipfisk samtidig har været større end nogensinde tidligere, hvilket udtrykkelig er bleven paavist under Fremstillingen af Protektionismens Resultater (No. XII.)

Men herved er at erindre, at denne Fremgang staar i nøie Forbindelse med den i Aaret 1882 stedfundne Nedsættelse i den spanske Klipfisktold og altsaa skyldes en rent ydre og tilfældig Omstændighed. Hvorledes tidligere Franskmandene selv opfattede sin Evne til at optage Concurrencen med norsk Klipfisk, fremgaar af følgende Uddrag af en i Aaret 1880 afgiven Rapport\*) fra Chefen for de franske Orlogsskibe, som stationeres ved Island under Torskefiskeriet:

„Uagtet de norske Fiskerier ikke understøttes af Staten, men tværtom have at erlægge Udførselstold\*\*) samt enkelte andre, om end lidet betydelige, Afgifter, er det (paa Grund af de store Produktionsomkostninger) umuligt for de franske Redere at optage Concurrencen med de norske Fiskeprodukter paa de europæiske Markeder, og det franske Marked kan kun bevares for dem ved en høi Beskyttelsestold.“

Og ligesom det siden 1883 stedfundne Opsving saaledes kom Franskmandene selv uventet, saaledes har Exporten allerede, ialfald foreløbig, kulmineret med de i Aaret 1887 fra Havne i Frankrige exporterede 18 Mill. Kg., hvoraf 9 Mill. Kg. til Spanien. Hvorvidt nu den i Aarene 1888 og 1889 indtraadte Tilbagegang i Exporten til Spanien (se Tabellerne E & F No. XII) vil vedblive, derom er det selvfølgelig umuligt at udtale nogen begrundet Mening. Forelødig turde det være klogest fra norsk Side at gjøre Regning paa, at et Gjennemsnitskvantum af 7 à 8 Mill. Kg. fransk Klipfisk fremdeles vil optræde konkurrerende med den norske Vare paa de spanske Markeder.

Naar undtages Spanien og Italien, hvis lette Forbindelser med Frankrige i saa høi Grad er skikket til at fremme Afsætningen, samt Algier, hvor det franske Produkt nyder den samme Beskyttelse som i Moderlandet, har for Øvrigt, selv i den med Aaret 1883 begyndte livligere Salgsperiode, den franske Fisk, ifølge Tabel E (No. XII), vist liden Evne til at trænge ind paa fremmede Markeder, og navnlig vil det være paafaldende, at Varen saa godt som slet ikke sælges i Portugal (se Tabel H, No. XII) og at den ikke finder Afsætning i Tonkin og Afrika, trods Franskmandenes store Forbindelser paa disse Egne og uagtet Klipfisk angivelig dér er et yndet Næringsmiddel.

Dette hænger sammen med det franske Produkts Mangel paa Holdbarhed, hvilken, som bekjendt, atter har sin Grund deri, at den franske Fisk tørres mere overfladisk end den norske og ikke presses, hvorfor hin indeholder mindst 10 % mere Vand end denne og saaledes i varme Klimaer hurtigt gaar i Forraadnelse.\*\*\*)

\*) Indtagen i Aarsberetningen fra de F. Rigers Generalkonsul i Havre for 1880.

\*\*) Denne Toldafgift ophævedes, som bekjendt, i Juli 1888.

\*\*\*) Om den norske og franske Klipfisks forskjellige Næringsværdi se Afhandling i „Norsk Fiskeritidende“, 3 og 4 Hefte 1886. Pag. 246. flg.

Til Belysning af Prisforholdet mellem norsk og fransk Klipfisk hidsættes en Tabel, som for Aarene 1881—1889 udviser: 1) Klipfiskpriserne i Bergen, hvilke velvillig ere mig meddelte af Børskontoret dersteds; 2) de ved det norske statistiske Centralbureau Værdiberegninger benyttede Gjennemsnitspriser, som for Øvrigt i det Hele taget slutte sig til Opgaverne fra Bergens Børs, og 3) de gjennemsnitlige Importværdier for „tørret og saltet Torsk“ (Morues sèches etsalées) fra de franske „Store Fiskerier“, saaledes som disse Værdier for hvert Aar ere blevne fastsatte af Landets permanente Varevurderingskommission (La commission permanente des valeurs) under Medvirkning af Handelskamrene.

## Gjennemsnitsprisen pr. 100 Kg. Klipfisk.

A a r .	Norsk Klipfisk.			Fransk Klipfisk. Importværdier.
	Efter Opgaver fra Bergens Børs*).	Efter Opgaver fra det statistiske Centralbureau.		
		Kr.	Fr.	Fr.
1881	Klipfisk til Spanien Kr. 39,	38	54	58
	— - Portugal - 38			
1882	— - Spanien - 44,	44	62	60
	— - Portugal - 44			
1883	— - Spanien - 51,	51	72	60
	— - Portugal - 51			
1884	— - Spanien - 41,	35	50	60
	— - Portugal - 41			
1885	— - Spanien - 33,	31.70	45	65
	— - Portugal - 32			
1886	— - Spanien - 28,	26.00	37	55
	— - Portugal - 27			
1887	— - Spanien - 33,	33	47	50
	— - Portugal - 33			
1888	— - Spanien - 35,	35	50	65
	— - Portugal - 35			
1889	— - Spanien - 35,	35	50	58
	— - Portugal - 35			

At med den nu paaviste Prisforskjel mellem norsk og fransk Fisk denne sidste absolut behøver Exportpræmien for at kunne optage Konkurrencen med den førstnævnte paa udenlandske Markeder turde det næsten være overflødig at betone.

Men selv ved Hjælp af Exportpræmien synes de franske Exportørers Fortjeneste i enkelte Aar at maatte blive liden eller ingen. De have imidlertid altid en stor Fordel for sine norske Konkurrenter i den Omstændighed, at det norske Torskefiske er saagodtsom afsluttet paa den Aarstid, de store

\*) I disse Værdier er Fragt og Assurance ikke medregnet, derimod Udførselstold (indtil Juli 1888), Omkostninger ved Ombordbringelsen og norsk Handelsfortjeneste ved Udførselen.

Assurance til fransk Atlanterhavshavn og fransk Middelhavshavn opgives til henholdsvis  $\frac{3}{10}$  og  $\frac{5}{10}$  %, og Fragten til samme Havne til resp. 3 og  $3\frac{1}{2}$  francs pr. 100 Kg.

franske Fiskerier tage sin Begyndelse; og den franske Spekulant kan følgelig anlægge sine Indkjøbspriser paa Grundlag af sikre Efterretninger fra Norge om det derværende Fiskes Resultater.

## XVI.

Den for Norges Klipfiskehandel vigtigste Følge af den franske Stats Subvention af de „Store Fiskerier“ er, efter det oven Oplyste, den norske Klipfisks og Saltfisks Udestængen fra det store franske Marked.

Eventuelle Forestillinger herimod fra norsk Side skulle sandsynligvis blive resultatløse.

Derimod synes følgende Foranstaltninger at være os anviste til Opretholdelse og Udvikling af Norges Klipfiskeexport til andre Lande:

1<sup>o</sup>) Ophævelse af Tolden paa det ved vore Fiskerier anvendte Salt.

Denne Told er jo i Virkeligheden en Produktionsafgift, som rammer norsk Klipfisk, og en Ophævelse af samme skulde visselig i nogen Grad lette den norske Exportør Konkurrencen. Da imidlertid Reduktion af vor Salttold gjentagne Gange er bleven begjæret fra portugisisk og spansk Side under Handelstraktatunderhandlinger, burde Tolden antagelig først nedsættes efter at være bleven benyttet som Prutningsmon ved nye Underhandlinger.

2<sup>o</sup>) Istandbringelse af direkte og regelmæssige Dampskibsforbindelser mellem Norge og den pyrenæiske Halvø samt Italien som Modvægt mod den store Fordel, de franske Exportører har i sine letvinte Kommunikationer med disse Lande.

3<sup>o</sup>) Oprettelse af Syndikater af de i Fiskehandelen Interesserede til Varetagelse af fælles Interesser i Ind- og Udlandet.

4<sup>o</sup>) Forsøg paa at erobre nye Markeder i Afrika samt Syd- og Mellemamerika, blandt andet gennem Udsendelse af engelsk- og spansktalende Agenter.

5<sup>o</sup>) Hyppigere og, efter Omstændighederne, telegrafiske Rapporter om Fiskemarkederne fra vore Konsuler i St. Johns (New-Foundland), Bordeaux, Portugal, Spanien og Italien.

6<sup>o</sup>) Propaganda i den udenlandske Presse for den norske Fisk paa Basis af dennes større Næringsværdi, og i Forbindelse hermed forøget Deltagelse ogsaa i lokale Udstillinger i Udlandet.

7<sup>o</sup>) Endelig bør der selvfølgelig tages specielt Hensyn til det franske Exportpræmiesystem ved eventuelle Handelstraktatunderhandlinger med Spanien.

## XVII.

### Tillæg.

I Frankrige konsumeres Stokfisk saagodtsom blot af de italienske Kolonister i Departementerne „Alpes Maritimes“ og „Bouches du Rhône“.

Men uagtet denne Artikel ikke viser nogensomhelst Tendens til at fortrænge Klipfisken og den lagesaltede Fisk fra det franske Kjøkken, og uagtet den heller ikke er Gjenstand for Tilvirkning i Frankrige og saaledes ikke fra noget Synspunkt betragtet har Krav paa Beskyttelse, har den franske Regjering gjentagne Gange foreslaaet, at den skal belægges med samme høie Told som Klipfisk, d. v. s. 48 Francs pr. 100 Kg.

Denne Sats opførtes saaledes i den almindelige Toldtarif af 7de Mai 1881; men ved Traktatunderhandlingerne i Høsten samme Aar lykkedes det at faa Afgiften reduceret til 10 Francs pr. 100 Kg.

Efterstaaende Tabel udviser Indførselsmængderne af Stokfisk til Frankrige i de 10 sidste Aar:

Fra	1880	1881.	1882.	1883	1884.	1885.	1886.	1887.	1888.	1889.
Norge . . . . .	63 125	115 738	39 581	141 800	201 164	143 740	34 042	23 965	105 286	138 488
Holland . . . .	152 574	208 058	141 104	1 919	61 942	131 526	150 633	192 136	130 029	208 628
England . . . .	95 746	47 704	69 312	37 758	21 447	7 288	26 504	32 878	46 125	87 461
Italien . . . . .	71 408	110 524	136 846	162 056	126 448	126 779	130 345	137 218	18 783	365
Andre Lande	9 451	13 464	8 239	17 906	10 579	16 092	19 747	23 297	17 318	7 759
Total	392 404	493 488	395 082	361 439	421 580	425 425	361 271	414 494	317 541	442 701

I det Forslag til ny Toldtarif, som for Nærværende er under Behandling i den franske Nationalforsamling, er Indførselstolden for Stokfisk atter opført med 48 Francs pr. 100 Kg., saavel i den almindelige Tarif som i Minimumstarifen.

Da Frankrige som Marked for den norske Ferskfisk og Produkter heraf i den senere Tid har været Gjenstand for specielle Rapporter til det kgl. Departement for det Indre fra andre norske Stipendiater, har jeg anseet en Undersøgelse deraf for at ligge udenfor nærværende Opgaves Ramme, og skal derfor indskrænke mig til at meddele følgende Sammenstilling af de nugældende franske Toldsatser for diverse Fiskeprodukter med de i det nye Tarifforslag opførte:

Varernes Benævnelse.	Kvantum.	Foreslaaede Told-satser		Nugældende Told-satser	
		efter den almindelige Tarif.	efter Minimums-tarifen.	efter den almindelige Tarif.	efter Minimums-tarifen.
Fisk, Ferskvands, fersk . . . . .	100 Kg.	Fr. 5	Fr. 5	Fr. 5	Fr. 5
— Saltvands, fersk . . . . .	—	15	10	5	5
— tørt, saltet eller røget (undtagen „Morue“ og Stokfisk)	—	20	15	10	10
— konserveret „au naturel“, marineret eller paa anden Maade tilberedt . . . . .	—	30	25	10	10
Hummer og Languster, friske . . . . .	—	15	10	5	5
Do., konserverede „au naturel“ eller tilberedede . . . . .	—	30	25	10	10

Franske Fiskeprodukter skulle efter det nye Tarifforslag fremdeles indgaa toldfrit.

I denne Forbindelse kan anføres, at i forrige Parlamentssession blev der fremlagt et privat Lovforslag om, at der til Ophjælp af diverse Kystfiskerier, Sardin-, Makrel-, Thun-, Langust- og Hummerfisket, skal tilstaaes Præmier af 15 Francs for hver Mand af Besætningen paa Fartøier, der drive de nævnte Slags Fiske.

Det heromhandlede Forslag er, saavidt vides, endnu ikke bleven behandlet i den franske Nationalforsamling.

# Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler  
for 1891 m. M.,

No. 21.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1892.

---

I Kommission hos H. Aschehoug & Co. Subskriptionspris 2 Kroner Aaret  
og for Udenbysboende Porto 20 Øre.

---

## Indberetning fra Konsulent Tandberg om Forsøg med Faareexport fra Vestlandet til Frankrig.

(Se Hefte 12, 1892.)

I Slutten af Mai d. A. reiste jeg med det Kgl. Departements Samtykke til Frankrige for at undersøge, om der kunde findes Marked for vore norske Faar, efter at England i Marts var blevet lukket for os. Af alle de europæiske Lande er Frankrige det eneste, som i nogen større Udstrækning indfører Faar, nemlig sidste Aar  $1\frac{1}{4}$  Million, hvortil kan lægges 30 Mill. Kg. Kjød, hvilket i levende Tilstand vilde udgjort ca.  $1\frac{1}{2}$  Million Faar, tilsammen  $2\frac{3}{4}$  Million; dette repræsenterer ca.  $25\frac{0}{100}$  af Landets Behov. De til Frankrige indførte Faar kommer fra Algier, Tyskland, Østerrige, Italien, Rusland og den Argentinske Republik. Der var mig meddelt, at det franske Marked foretrækker et lidet men kjødfuldt Faar, idet en Slagtevægt af ca. 20 Kg. ansees for den mest passende. Da den bedre Klasse af vore Faar holder denne Vægt, skulde det ligge nær at slutte, at vi her kunde finde et Marked for Overskuddet, efter at vort eget Behov af Faarekjød er dækket, og dette saa meget mere, som Norge er et af de mest begunstigede Lande med Hensyn til fri Indførsel. Vore Faar kan nemlig indføres i norske Skibe, og de underkastes ingen Kvarantairing ved Landingen. Disse gunstige Oplysninger fik jeg alle ved mit Nærvær paa Stedet bekræftede.

Dernæst undersøgte Prisen paa Faarekjød, som viste sig meget høi. Inspektøren ved Paris Kreaturmarked meddelte mig saaledes, at han hver Markedsdag optager Notering over Priser paa de forskjellige Dyr, som igjen inddeles i flere Klasser. For Faarenes Vedkommende inddeles de i 3 Klasser, og for sidste Aar opgaves Noteringen pr. Kg. Kjødvægt i levende Dyr for franske Faar (Skind, Uld og Affald gaar altsaa med paa Kjøbet og betales ikke extra) for 1ste Kl. Kr. 1.48, 2den Kl. 1.36 og 3die Kl. 1.21. M. a. O. et Faar med 20 Kg. Slagtevægt vilde i Paris efter disse Noteringer betales med Kr. 24.20—29.60 pr. Stk. Imidlertid er ogsaa Udgifterne store for de indførte Dyrs Vedkommende, idet der betales en Indførselstold af Frs. 15.50 = Kr. 11.16 pr. 100 Kg. Levendevægt, hvilket pr. Stk. à 20 Kg. Slagtevægt vil udgjøre ca. Kr. 4.50, forudsat Slagtevægten er det halve af Levendevægten. Bruttoprisen skulde altsaa med Fradrag af Tolden paaregnes at blive med runde Tal 20—25 Kr. pr. Stk. Om de øvrige Udgifter indhentede jeg Op-

lysninger hos flere private Firmaer inden Branchen baade i Dynkirken og Paris, og disse viser sig pr. Stk. at være:

Landing og Overførsel til Jernbane . . . . .	Frc. 0.15	=	Kr. 0.11
Veterinærinspektion . . . . .	- 0.10	=	- 0.07
Statistik . . . . .	- 0.10	=	- 0.07
Jernbanefragt Dynkirken—Paris . . . . .	- 0.75	=	- 0.54
Aflæsning i Paris og Drivning . . . . .	- 0.05	=	- 0.03
Foder i 2 Dage . . . . .	- 0.35	=	- 0.25
Markedsafgift i Paris . . . . .	- 0.32.5	=	- 0.23
Driverløn . . . . .	- 0 12 5	=	- 0.09
Kommissionair . . . . .	- 0.50	=	- 0.36
Tilsammen Frc. 2.45 = Kr. 1.75.			

altsaa Udgiften i Frankrige foruden Tolden Kr. 1.75 pr. Stk., hvilket vi for Sikkerheds Skyld kan afrunde opad til 2 Kr. Saa kommer dertil Udgiften til Fragt og Foder, som kan efter Konferentse med kyndige Mænd anslaaes til Kr. 2.50 pr. Stk. og endvidere til Dyrenes Indkjøb og Samling ved Udskebningen Kr. 1.00. Samles disse Udgiftsposter, bliver Resultatet pr. Stk.:

Indkjøbet i Norge . . . . .	Kr. 1.00
Frugt og Fodring Norge—Dynkirken . . . . .	- 2.50
Told à 11.16 pr. 100 Kg. levende Vægt pr. Stk. . . . .	- 4.50
Udgifter i Frankrige . . . . .	- 2.00
Tilsammen Kr. 10.00	

Efter mange indsamlede Opgaver troede jeg at kunne sætte Prisen pr. Kg. Kjød af norske Faar til Frc. 1.70 = Kr. 1.22.4 eller Brutto pr. Faar à 20 Kg. Slagtevægt Kr. 24.48. Trækkes herfra de ovennævnte Udgifter — Kr. 10.00 — skulde Resultatet blive Kr. 14.48, men herfra maa yderligere gaa en rimelig Godtgjørelse til Handelsmanden for hans Arbeide og Risiko; denne kan antagelig sættes til Kr. 1.50, saa min Beregning gik ud paa, at der ved Indkjøbet i Norge skulde kunne betales Landmanden en Pris af 13 Kr. for Faar, som ved Slagtning i Paris holdt 20 Kg. Hvorvel en saadan Nettopris ikke var stor, troede jeg den med Taknemmelighed vilde modtages af den vestlandske Befolkning under de nuværende Omstændigheder.

Efter mit Forslag bevilgede Storthinget et Beløb af 3 000 Kr. til Prøveexport af Faar til Frankrige, og Udførselen heraf overlodes Konsul Wattne i Stavanger. En Prøve af et mindre Parti maatte dog sendes saa tidlig som mulig, hvis det skulde lede til større Forretninger allerede i indeværende Aars Høst. Faarene maatte indkjøbes, førend de endnu var kommet ned fra Fjeldbeiterne og altsaa forinden de havde tilgodegjort sig Sommerhavnen fuldt ud. De var saaledes ikke fuldt udviklede, og da Indkjøbet videre maatte foregaa spredt omkring, blev det besværligt og kostbart, og som alt hvad der skal kjøbes udenfor Varens egentlige Saison, blev der betalt høie Priser, og endelig maatte en høi Fragt betales. Alt dette var dog forudset og medtaget i Beregningen for Afsendelser af Prøvepartiet, og Statsbidraget skulde tjene til at møde alle de hermed forbundne Extraomkostninger. Imidlertid viste det sig umulig at faa sendt Faarene til Paris via Dynkirken paa Grund af manglende Dampskibsforbindelse med denne By, som jeg i alle Maader ansaa for det heldigste Landdingssted; de maatte tages til Rouen, hvorhen Transporten forlænges med omtrent 2 Dages Søreise, og hvor der er mindre gode Arrangements for Modtagelse og Videreforsendelse af levende Dyr.

Efter Departementets Ordre mødte jeg i Rouen D'Hrr. Konsul Wattne og



Brugseier Schancke, hvilken sidste havde forestaaet Indkjøbet. Dyrene kom alle frem i god Behold, og uagtet der var medtaget nogle Lam og Lamsauer, medens Hovedpartiet bestod af Gjældvædere og Gimmer, blev Dyrene af alle Fagmænd erklæret smukke og af god Kvalitet, trods Størrelsen var vel liden. Ved Toldvæsenets Veining af hele Partiet viste Gjennemsnits Levendevægt sig at være  $35\frac{1}{2}$  Kg., hvad antagelig svarer til en Kjødvægt af 18 Kg., medens den for Parisermarkedet mest passende som før nævnt er 20 Kg. Dampskibet kom til Rouen paa en Torsdag, og Faarene fik 4 Dages Ophold, før de kunde bringes i Markedet i Paris, da dette afholdes netop Torsdag og Mandag; var de kommet en Dag tidligere, kunde de strax være solgte. Den franske Kommissionair ønskede at gjøre Forsøget saa grundigt som mulig, hvorfor han lod Halvparten af Partiet nedslagte og solgte Kjød, Skind og Affald særskilt, medens den anden Halvdel blev solgt levende. De 214 Faar kostede i Indkjøb Kr. 3 051.52 eller pr. Stk. 14.26, og efter den beregnede Slagtevægt kom Kjødet paa 79 Øre pr. Kg. ved Indkjøbet i Norge, altsaa betydelig mere end kalkuleret. Ved Salget i Paris blev Bruttoprisen frcs. 6 791.80 = Kr. 4 890.10, eller pr. Kg. beregnet Kjødvægt Kr. 1.27. Heri er dog indkommet en Udgiftspost af 231 frcs. i Octroi (Bytold) for de slagtede Faar. Fratrækkes denne, som ikke betales af Sælgere af levende Faar, de ovennævnte 6 791.80, blive Bruttoen 6 560.80 frcs. = Kr. 4 723.78, der divideret med Kjødvægten  $214 \times 18 = 3 852$  giver en Bruttoprís af Kr. 1.23 pr. Kg. eller altsaa netop det samme som i mit Overslag var beregnet. Markedet i Paris var forresten den Dag overfyldt af Faar efter Aarstiden og Priserne adskillig lavere end sædvanlig.

Udgifterne er, som man maatte vente sig, betydelig større end i min ovennævnte Beregning, der er baseret paa større Forretning, d. v. s. i hele Dampskibslaster paa mindst 1 000 Stkr. og noget senere paa Høsten, da Faarene kan lettere faaes paa bekvemme Steder. Sammenstiller vi Udgifterne med ovennævnte Beregning bliver Resultatet:

	Prøvepartiet.	Min Beregning.
Udgifter ved Indkjøbet . . . . .	Kr. 1.85	Kr. 1.00
Fragt etc. Norge—Frankrige . . . . .	- 4.12	- 2.50
Told pr. 40 Kg. lev. Vægt . . . . .	- 3.53	- 4.50
Udgifter i Frankrige . . . . .	- 3.80	- 2.00
	Pr. Stk. ialt Kr. 13.30	Kr. 10.00

Disse Afvigelser har for Størstedelen fundet sin Forklaring i det allerede anførte; kun skal jeg her nævne, at Udgifterne i Frankrige er blevet saa meget større, væsentlig som en Følge af, at Dyrene maatte tages til Rouen istedetfor til Dyrkirken. Saaledes maatte der betales extra for Veterinærinspektion, Jernbanefragten Rouen—Paris er i Hr. Wattnes Regnskab opført med frcs. 1.47, medens den fra Dyrkirken til Paris kun er frcs. 0.75. Dyrene fik det længst mulige Ophold af 4 Dage, medens kun 2 var beregnet, og endelig har Kommissionairen beregnet sig 1 frc. pr. Stk., medens det Halve heraf er det almindelige for større Partier. Forøvrigt viste de i min Beretning af 20de Juni d. A. opførte Poster sig at være rigtige.

Et gunstigere økonomisk Resultat af dette første lille Forsøg vilde forresten være opnaaet, hvis Partiet var blevet solgt ved Skibets første Anløb i Frankrige nemlig ved Duclère, hvor der bødes den samme Pris, som siden opnaaedes, og store Omkostninger vilde derved være undgaaet. Imidlertid afslog Hr. Wattne dette, fordi han vilde — i Overensstemmelse med Stats-

bidragets Forudsætning — føre Dyrene op til Markedet i Paris, for at de kunde sees og bedømmes af Fagmænd og mulige Spekulanter, som kunde for egen Regning optage Forretningen paa Norge. Forsøget bar sig altsaa ikke i økonomisk Henseende, naar Statsbidraget sættes ud af Betragtning, men noget andet vilde ogsaa have været altfor sangvinsk. Det gode Skudsmaal, som var blevet Dyrene tildel med Forsikringen om, at de var kommet til et slet Marked, at de under andre Forholde vilde opnaaet 2—3 Kr. mere pr. Stk., var alt særdeles opmuntrende Besked. Der forsøgtes at faa franske Forretningsmænd til at optage Forretningen, men selvfølgelig ved norske Kommissionairer, men dette lykkedes ikke; der indvendtes, at en enkelt liden Prøve var for lidet at bygge paa; man vilde iallefald se Resultatet af endnu et Par Forsendelser, før man tog Skridt i den Retning. D'Hrr. Wattne og Schanche havde imidlertid af det gjorte Forsøg faaet saa megen Tillid til Sagen, at de bestemte sig til at fortsætte for egen Regning, i hvilket Øiemed de søgte og fik Tilsagn om en ubetydelig Understøttelse af offentlige Midler.

Det første Forsøg havde altsaa forsaavidt opfyldt Hensigten, som at vore Faar var vist frem i Parisermarkedet, og Kvaliteten erkjendt fuldt ud tilfredsstillende, og om den opnaede Pris ikke var høi, gav den dog Haab om en fremtidig lønnende Forretning.

Ved den anden Forsendelse var jeg ogsaa anmodet om at være tilstede ved dens Ankomst til Frankrige. Pr. Dampskibet Færder var sendt et Parti paa ca. 850 Stkr. den 27de Septbr., men denegang traf Skidet en forrygende Storm, som holdt det i Søen en hel Uge. Færder er et lidet Skib, og den langt overveiede Del af Faarene var placeret i midlertidig opførte Binger paa øverste Dæk. Under den voldsomme Søgang kastedes de hulter til bulter og fra Bingens ene Side til den anden, og det var derfor ikke at undres paa, at der var omtrent 50 døde underveis eller saa stærkt medtagne, at de maatte dræbes strax efter Ankomsten. Uagtet Mandskabet efter medfølgende Passagerers Udsagn havde været paafærde baade Nat og Dag for at hjælpe de ulykkelige Dyr, stod det ikke i menneskelig Magt at forhindre, at de kom frem i en reduceret og sørgelig Forfatning, og jeg blev meget mismodig ved at se deres Tilstand. De i Rouen fremmødte Liebhabere gjorde Bud paa Partiet, men da dettes Antagelse vilde bringe Afsenderne Tab, vilde ikke Kommissionairen antage det; han troede ved at holde Flokken paa en Græsmark i nogle Dage at skulle forbedre dens Udseende saa meget, at der siden kunde disponeres fordelagtigere over den. Dette var dog sikkerlig en feil Beregning. Naar Faar har udstaaet en langvarig og besværlig Søreise, gaar de endog tilbage i Hold de første Dage efter Landsætningen, og der hengaar nogen Tid, før de atter begynder at komme sig. Det overraskede mig derfor ikke, at de siden solgtes med et Tab, som blev større end det vilde blevet ved øieblikkelig Salg efter Ankomsten til Rouen. Uagtet Partiet ved Afsendelsen hjemmefra utvivlsomt bestod af større og bedre Dyr end første Gang, var Levendevægten ved Fremkomsten den samme, 35½ Kg. Det som ved første Afsendelse var opbygget var altsaa atter nedbrudt, men ved Omstændigheder, som ingen kunne raade over eller afværge. Det havde utvivlsomt været bedst baade for Afsenderne og for en mulig fremtidig Export, om dette Parti var blevet solgt strax ved Landingen og ikke kommet op i Markedet, men jeg havde ingen Ret til at gribe ind i Kommissionairens Virksomhed. Min Opgave var kun at være tilstede som passiv Tilskuere for senere at meddele Afsenderne og det Offentlige mine lagttagelser.

Ved Ankomsten af det 3die Parti paa 934 Stkr. pr. Dampskib Normandie

var jeg ikke tilstede og havde saaledes heller ikke Adgang til at gjøre Iagttagelser eller bringe Besked om dette. Dog har Konsul Wattne meddelt mig, at Faarene den gang kom godt frem, at Levendevægten ved Ankomsten til Rouen var i Gjennemsnit 38 Kg., og at Kommissionairen havde udtalt sin store Tilfredshed med Kvaliteten. Trods dette sælges de for en Pris af Kr. 18.86 pr. Stk., der svarer til en Krone pr. Kg. Kjødvægt, medens det første Parti, som sagdes at være kommet til et exceptionelt slet Marked, bragte Kr. 1.23. Dette Forhold er mig ufattelig, og det har ikke lykkedes mig trods paa Forhaand givet Løfte og senere Paamindelse fra min Side fra Kommissionairen at faa en fyldig Besked herom. Det viser sig dog af Hr. Konsul Wattnes Beretning, at Omkostningerne pr. Faar ved den sidste Forsendelse er bragt ned til det beregnede Beløb af 10 Kr.

---

Det Forsøg som nu er gjort paa at føre vore Faar ind paa det franske Marked har altsaa ikke hidtil baaret de tilsigtede Frugter, og ingen kan mere end jeg beklage dette. Hvorvidt Forretningen til næste Aar vil blive optaget af franske Firmaer i større Maalestok er endnu en uafgjort Sag; der er Firmaer, som ikke har opgivet Tanken herpaa, men fremdeles har Sagen under Overveielse. Hvad Resultatet end bliver i saa Maade, var det gjorte Forsøg efter mit Skjøn det eneste, som havde Udsigt til allerede i indeværende Aars Høst at lette de overfyldte vestlandske Faaremarkeder.

Newcastle on Tyne, den 17de November 1892.

Ærbødigst

**G. Tandberg.**

---







# Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler  
for 1891 m. M.,

No. 22. udgivet ved Departementet for det Indre. 1892.

---

I Kommission hos H. Aschehoug & Co. Subskriptionspris 2 Kroner Aaret  
og for Udenbysboende Porto 20 Øre.

---

## Lübeck.

Havneafgifter og Søfartskutymmer i Lübeck, Schleswig-  
Holstein og Mecklenburg.

Oplysninger samlet af Leonhard Åkerblom, Kgl. Svensk-Norsk  
Generalkonsul i Lübeck.

---

## L ü b e c k .

Travens Dybde mellem Travemünde og Lübeck er overalt i Farvandet mindst 5.35 M. ved sædvanlig Vandstand; dog bør Fartøier, der agter sig op til Byen, ikke stikke meget dybere end 5 M. med Ladning. Paa Strækninger, hvor det dybe Farvand ikke er bredere end 40—50 Meter, bør de hverandre mødende Dampskibe passere langsomt, ligesom heller ikke et Dampskib maa gaa forbi et andet, der er foran det. Møder paa en saadan Strækning et Dampskib et Seilskib, maa det første saalænge sagtne sin Fart og hvis nødvendigt, stoppe, indtil Seilskibet har passeret forbi. Ved Rauher Ort begynder det kanaliserede og ved Opmudring fordybede Farvand, der ved Schlutups Odde kun er 50 Meter bred og kun maa passeres med maadelig Fart. Fra Herrenfähre op til Lübeck løber paa højre Flodbred en fast Gangsti (Treidelstieg), langs hvilken Dampskibe ikke maa gjøre større Fart end 6½ Knob (5 Minuter pr. Km.). Til Kontrol med Fartens Hastighed findes langs Stien paa 1 Km. Afstand fra hverandre opsat Mærker, der udviser den største Afstand som kan tilbagelægges paa 5 Minuter.

Lübecks Import bestaar især af Trævarer, Korn, Vin, Hamp, Kul, Jern, Smør, Petroleum og fersk Sild. Udførselen af Vin, Sprit, Kolonialvarer og Konserver. Havnen besøgte i 1891 af 821 svenske Skibe paa 210 121 Tons og 28 norske paa 8 546 do. Af de norske Skibe var 12 Dampskibe paa 4 190 Tons, af de svenske 553 paa 174 020 Tons. I Navigationssskolen er Anledning til at korrigere Kronometre.

Lodspenge.<sup>1)</sup>

## I. Sølods.

- a. for Dampskibe: hvis Sølods tages, indkommende 5 pf., udgaaende 5 pf. pr. Kbm. Hvis Sølods ikke tages, indkommende 1 pf., udgaaende 1 pf. pr. Kbm.
- b. for Seilskibe: naar Sølods tages, for Fartøier til og med 25 Kbm. M. 2 pr. Fartøi, fra 25—50 Kbm. M. 3, fra 50—100 M. 4.  
For Seilskibe paa over 100 Kbm. er Lodstvang, og Lodspengene erlægges altid med 5 pf. pr. Kbm.  
Taxten er den samme for ud- og indgaaende.
- c. For Modvind etc. indkommende Fartøier erlægger Halvdelen.  
Tjenestegjøring ved Nattetid betales med M. 3 extra for hver Nat, og Lodsens har Ret til fri Skibskost.

Anmærkninger. Lodserne møder Fartøierne i Seilbaade under Lübecker Flag (røde og hvide horisontale Striber.) Dampskibe, som engang har besøgt Lübeck, tager sædvanlig ikke senere Sølods.

## II. Revierlods.

For Dampskibe og Seilskibe paa til og med 300 Kbm. M. 6 pr. Fartøi. Paa over 300 Kbm. 2 pf. pr. Kbm.

Samme Taxt gjælder ogsaa for Udgaaende. Ventepenge er 25 pf. Timen. Derhos erlægges M. 1 50 pf. for Revierlodsens Tilbagereise fra Lübeck til Travemünde eller omvendt.

Revierlodspenge betales kun, naar Lods virkelig benyttes. Seilfartøier tager næsten aldrig Revierlods. Særskilte Revierlodser findes ikke, men skaffes paa Begjæring af Lodskommandøren i Travemünde og Havnemesteren i Lübeck. Ogsaa Revierlodse faar M. 3 for hver Nat de er ombord.

Toldbehandling. Indkommende Dampskibe maa modtage Toldbetjent i Travemünde, der medfølger op til Lübeck. Betalingen er 30 pf. Timen. Seilfartøier har at ankre i Travemünde og der undergaa Visitation; dog kan ogsaa disse under Bevogtning uden Ophold fortsætte Reisen. Ombordværende Toldbetjent har Ret til fri Forpleining. I Lübeck erlægger Seilfartøier 75 pf.—M. 1 om Dagen for almindelig Toldbevogtning.

Bugserafgiften er for indkommende 12 pf. pr. Kbm., for udgaaende 9 pf. pr. do.; dog erlægger Fartøier, der fra Travemünde har havt Bugserdampskib til Lübeck, i sidste Tilfælde kun 6 pf. For Kabler maa det bugserede Fartøi selv sørge, og den paa samme lidte Skade erstattes ikke. Bugseringer i Havnen er ofte nødvendige, og koster M. 6 ved hver Forhaling. Skibe, som skal losse i den øvre Del af Trave, maa, hvis de er større end 100 Kbm. anvende Bugserdampskib ved Passering af den ved Engelsgrube nybyggede Jernbanebro over Floden.

Anmeldelser om Bugsering modtages i Lübeck, i Güterschreiber H. L. Karstedts Kontor i Dampschiffshafen, Waarenschuppen No. 18, eller af Bugserbaadens Førere, og i Travemünde af Skibsmægleragent A. Andersen, Vorderreihe 42.

Klager anmeldes hos Handelskammerets Præsæs i Lübeck, eller hos Lodskommandøren i Travemünde.

<sup>1)</sup> Alle Afgifter, til og med Lodspenge, udgaar efter Drægtigheden i Kubikmeter. 1 Registerton = 2.83 Kbm. 100 Registertons (egentlig 99.90) = 283 Kbm.



Havneordning. Havnen strækker sig fra Schneiderfähre op til Struckfähre og videre paa Bysiden til Holsteinbrücke (den indre Havn), og paa den modsatte Side til Puppenbrücke (den ydre Havn). Fra Kl. 9 om Aftenen til Kl. 5 om Morgenen er det forbudt Seilfartøier at indløbe i Havnen eller at forlade den. Ankommende Skibsførere har uopholdelig at anmelde sig hos Havnemesteren.

#### Havnepenge.

	Indkommende.	Udgaaende.	
Fartøier indtil 100 Kbm. . . . .	6 pf. pr. Kbm.	6 pf. pr. Kbm.	} med Ladning og i Ballast. } med Ladning i Ballast.
— fra 100—150 Kbm. . . . .	8 - - -	8 - - -	
— over 150 — . . . . .	12 - - -	12 - - -	
— ” ” — . . . . .	6 - - -	6 - - -	

Anmærkning 1. Som lastet ansees Fartøi, der har indtaget over en Fjerdedel af det Gods, det kan laste.

Anmærkning 2. Fritaget for Havnepenge er Fartøier, der allerede to Gange i samme Kalendermaaned har erlagt samme.

Friseddel.	Tilladelse at indkomme. (Einlasschein.)	Tilladelse at afgaa. (Auslasschein.)
Til og med 20 Kbm. . . . .	20 pf.	20 pf. pr. Fartøi
20—40 — . . . . .	30 -	30 - - —
40—100 — . . . . .	50 -	50 - - —
100—200 — . . . . .	M. 1 -	M. 1 - - —
200—400 — . . . . .	2 -	- 2 - - —
400—600 — . . . . .	3 -	- 3 - - —
600—800 — . . . . .	4 -	- 4 - - —
over 800 — . . . . .	5 -	- 5 - - —

Uddrag af Reglement for Godsskriverne (Güterschreiber), samt Taxt for Skrivning og Benyttelse af Vareskur (Waaren-schauer):

Art. 3. Godsskriverne, der ansættes af Handelskammeret, fører Opsyn saavel med al med Dampskib foregaaende Trafik, som med Import til og Export fra alle russiske og finske Østersøhavne samt alle svenske Havne. For saadant Opsyn fritages Bjelker, Bord, Lægter, Sparrer, Spirer, Ved, Kalk, Tjære, Beg, Petroleum, forsaavidt ikke saadant losses eller indlades ved Kai, løst indladede Stenkul, Koks, Salt, Korn, Bælgfrugter, Poteter og Oliefrø; ligesaa Fartøier, der udelukkende er ladet med nævnte Artikler eller kommer i Ballast. Fartøier, som losses eller indtager Ladning umiddelbart ved Jernbanestationen, erlægger ikke Skrivepenge ligesom heller ikke deres Ladninger, saafremt ikke Godsskriverens Bistand benyttes for den større Del af Ladningen. Modtager eller Aflader af hel Ladning er ikke forpligtet til at henvende sig til Godsskriveren, naar ikke Vareskuren benyttes.

Paa derom skeet Begjæring øver Godsskriverne Opsyn med Indladning og Losning af ethvert Slags Varer.

Art. 4. Godsskriverne pligter, saa længe Fartøier, der paa Grund af Art. 3 staar under deres Opsyn, losses eller lader, at opholde sig hele den daglige Arbeidstid i Havnen. (For Overtid betaales særskilt Godtgjærelse<sup>1)</sup>).

<sup>1)</sup> For Overtid faar Godsskriveren 1 Reichsmark i Timen, og hans Medhjælper (Gehülfe) 50 pf.

De har at føre nøie Fortegnelser over alle Skibe og Varer der staar under deres Opsyn, og i Fortegnelserne at indføre saavel Varernes Nummere og Mærker, som de herværende Afladeres eller Lastemodtageres Navne, og Beløbet af de for Skib og Varer oppebaarne Skrivepenge.

Art. 5. Godsskriverne har paa derom skeet Begjæring indtil videre og saavidt Pladsen tillader, at modtage de under deres Opsyn værende Varer i Kjøbmandskorporationens Skur (Waarenschauer), ved Travebredden, samt paa Begjæring at skaffe alle for Skibene nødvendige Landgangsplanker; (for hver Landgang over to erlægges M. 3 extra).

Art. 6. Skulde ved Indladning eller Losning af de Godsskrivernes Opsyn undergivne Varer Skade opdages, bør de gjøre skriftlig Bemærkning derom og uopholdelig og paa bedste Maade underrette Aflader eller Modtager derom. Godsskriverne har at tilse, at Godset behandles omhyggelig og i dette Øiemed at meddele Arbejderne fornødne Forskrifter.

Art. 7. Paa Anmodning af Vedkommende og ved forefaldne Misforstaaelser eller Tvistemaal har Godsskriverne under Tjenestesejl at meddele Attest og Uddrag af de ved Losning og Ladning førte Fortegnelser.

Art. 8. Godsskriverne har for Kjøbmandskorporationens Regning at oppebære Skrivarsalær og Pakhusleie. Disse Afgifter erlægges for Skibene af disses Førere, og for Varerne af herværende Afladere eller Modtagere.

Art. 9. Klager over Godsskriverne anmeldes for Handelskammeret.

Art. 10. Vareskurene staar under Godsriverne's Opsyn og er bestemt til indtil Videre at modtage Stykgods. Gods, som skal afskibes med Dampskib, maa først bringes til Vareskurene, naar Dampskibet eller de ved Afskibningen benyttede Lægttere allerede er i Havnen. Skal Varer indlades i Seilfartøi, maa dette eller dets Lægttere være færdigt til at modtage Varerne.

Til Godsskriverne betaler saavel Damp- som Seilskibe, særskilt for Indkommende og Udgaende: naar Drægtigheden ikke opgaar til 200 Kbm. M. 3 og for 200 Kbm. og mere M. 5.

Kranpenge. Den, som vil benytte Kranen, har at henvende sig til vedkommende Godsskriver, der skaffer de for dens Benyttelse nødvendige Arbeidere og Anlægningskjæder. Kranpengene erlægges efter følgende Taxt:

- a. naar de lossede Gjenstande veier fra 1—25 Ctn., 4 pf. pr. Ctn., fra 25—50, 8 pf., 50—100, 12 pf., 100—200, 15 pf., 200—300, 25 pf. pr. Centner.
- b. de til Kranens Behandling nødvendige Arbeidere faar 60 pf. pr. Mand i Timen.

Kranen tilhører Handelskammeret, som dog ikke svarer for muligt indtræffende Ulykkestilfælde.

Lægterpenge. Hyren for Lægttere, der sædvanlig kan laste 1 600—1 800 Centner tungt Gods eller 15—22 Standard Trævarer, er M. 60—72. Hvis ikke anderledes aftalt i Certepartiet, svarer Fartøiet stedse for Lægterpenge fra Travemünde og til Lübecks Havn.

Vand. Seilskibe paa over 150 Kbm. og Dampskibe paa over 300 Kbm. erlægges M. 1 20 pf. til Byens Vandledning for Paafyldning af Vand; Dampskibe paa 150—300 Kbm. betaler kun 60 pf. En med Drikkevand ladet Baad, der betales særskilt, kommer paa Siden, og Vandet, der er af god Beskaffenhed, kan pumpes direkte ind i Skibets Tanker.

Vinteroplag. For hele Vinteren er Afgiften 6 pf. pr. Kbm. Oplægges Skibe efter 31te December, betaales halv Afgift.

Skibsmæglere: C. F. Schütt & Co., H. & M. Gædertz, Jäde & Co., Ivar Chr. Lasson, Johs Burmeister (Carl Grampp Nachfolger), Holm & Wonsild, Heinr. Raup m. fl.

Advokater og Notarer: Drs. jur. E. F. Fehling, H. Gørtz, A. Stoops & Arthur Kulenkamp, Edm. Plessing m. fl.

Reparationer. Henry Kochs Skibsværft kan udføre saa betydelige Reparationer som maatte ønskes, og levere de største Dampkjedler og Støbestykker. Værftet har en vaad Dok, hvori Skibe paa 250 Fods (76.2 M.) Længde, 14 Fods (4.27 M.) Dybgaende og 1 500 Tons død Vægt kan indtages. Dokken er 223 Fod (67.97 M.) lang og har en indvendig Bredde af 46 Fod.

## D o k t a x t.

Brutto Register-tons.	Ind- og Uddok-ning.	Afgift pr. Dag.	Brutto Register-tons.	Ind- og Uddok-ning.	Afgift pr. Dag.
	M.	M.		M.	M.
indtil 50	100	20	til og med 450	240	90
50—75	125	25	- - - 500	250	100
75—100	150	30	- - - 550	260	110
100—125	160	40	- - - 600	270	120
til og med 150	170	45	- - - 650	280	120
- - - 175	180	50	- - - 700	290	140
- - - 200	190	55	- - - 750	300	150
- - - 250	200	60	- - - 800	310	160
- - - 300	210	65	- - - 850	320	170
- - - 350	220	70	- - - 900	330	180
- - - 400	230	80	- - - —	o. s. v.	—

Værftet har ogsaa en flydende Kran paa 40 Tons Drægtighed, for hvis Benyttelse betales efter særskilt Tarif.

Skibsbygmester Evers reparerer og bygger Skibe baade af Træ og Jern, har 2 Slips à 300 Fods Længde og en Smedie for Dampkjedler.

Ogsaa Lübecks Maschinenbaugesellschaft foretager Reparationer.

Udgiftsregning No. 1 for et Seilfartøi paa 200 Register-Tons (567 Kbm.), indkommende med Ladning og udgaaende i Ballast.

Tilladelse til at indkomme og afgaa . . . . .	M.	6.00
Havnepenge for Indgaaende à 12 pf. pr. Kbm. . . . .	-	68.04
Søloids - - - - -	-	28.35
Havnepenge - Udgaende - 6 - - - - -	-	34.02
Søloids - - - - -	-	28.35
Afgift til Vandledning . . . . .	-	1.20
60 Kbm. Ballast à 1 M. . . . .	-	60.00
Bugserdampskib à 12 pf. for Indgaaende og 6 pf. for Udgaende	-	102.06
Toldvagt m. m. . . . .	-	10.00
Toldpapirer for Travemünde . . . . .	-	3.00
Befragtningskommission 3 % . . . . .	-	—
(Inkassationskommission for Fragten) . . . . .	-	—
Ind- og Udklarering efter Overenskomst. . . . .	-	—

Anmærkning. For Ind- og Udklarering i Lübeck og Travemünde, hvor Lübecks Mæglere har Agenter, betales ialt 6—7 pf. pr. Kbm.

Udgiftsregning No. 2 for et Dampskib paa 200 Register-tons (567 Kbm.), ankommende med Ladning, udgaaende i Ballast (uden Sølods).

Tilladelse til at indkomme og afgaa (Ein- og Auslassscheine). . . M.	6.00
Havnepenge for Indgaaende à 12 pf. pr. Kbm. . . . .	- 68.04
Sølods - - - - - 1 - - - - -	- 5.67
Havnepenge - Udgaaende - 6 - - - - -	- 34.02
Sølods - - - - - 1 - - - - -	- 5.67
50 Kbm. Ballast à 1 M. . . . .	- 50.00
Toldvagt i 4 Dage . . . . .	- 24.00
Toldpapirer for Travemünde etc. . . . .	- 5.00
Godsskriversalær . . . . .	- 10.00
Befragtningskommission 3 % . . . . .	- —
Inkassationskommission for Fragten 1 % . . . . .	- —
Ind- og Udklarering . . . . .	- —

Udgiftsregning No. 3 for et Dampskib paa 194.60 Register-tons (551 Kbm.), kommende fra Waldemarsvik med flere svenske Havne med Ladning og afgaaende til svensk Havn med do.

Friseddel ind og ud à 3 M. . . . . M.	6.00
Havnepenge af 551 Kbm. à 12 pf. pr. Kbm. indgaaende og 12 pf. udgaaende . . . . .	- 132.24
Konsulatafgift . . . . .	- 13.93
Afgift til Vandledningen og Vandbaad . . . . .	- 3.20
Afhentning af Aske . . . . .	- 1.50
Vareskriverafgift . . . . .	- 11.50
Lodsafgift for indgaaende à 1 pf. pr. Kbm. og do. for udgaaende à 1 pf. pr. do. . . . .	- 11.02
Hjelp ved Fortøjning . . . . .	- 2.40
Mindre Udgifter . . . . .	- 6.00
1 % Inkassationskommission paa Fragten . . . . .	- 15.76
Indklarering . . . . .	- 18.00
Udklarering . . . . .	- 18.00
Oprettelse af Manifeste og Mærkeruller . . . . .	- 8.21
Arbejds løn . . . . .	- 25.00
Toldvagt . . . . .	- 31.30
Afgivelse af statistiske Opgaver . . . . .	- 10.00

M. 314.06

Udgiftsregning No. 4 for et Dampskib paa 273 Register-tons (773 Kbm.), kommende fra Memel med Ladning og afgaaende til Rotterdam med Ladning.

Friseddel ind og ud à 4 M. . . . . M.	8.00
Havnepenge af 773 Kbm. à 12 pf. pr. Kbm. ind og 12 pf. ud . . . . .	- 185.52
Afgift til Vandledningen og Vandbaad . . . . .	- 5.20
Vareskriverafgift . . . . .	- 8.00

Lateris M. 206.72

	Transport	M.
Lodspenge ind og ud, tilsammen 2 pf. pr. Kbm. . . . .	-	15.46
1 % Inkassationskommission for Fragten . . . . .	-	20.03
Indklarerung . . . . .	-	20.00
Udklarering . . . . .	-	20.00
3 $\frac{1}{3}$ % Befragtningskommission paa Fragten fra Memel, M. 1992.90	-	66.44
2 % Befragtningskommission paa Fragten til Rotterdam . . . . .	-	47.30
Stempel paa Certepartiet . . . . .	-	2.60
Toldvagt . . . . .	-	4.60

---

M. 403.15

Anmærkninger. Toldvagt i Havnen koster 30 pf. Timen. Under samme Rubrik pleier Skibene at belastes med M. 2.70 for Vagt under Reisen fra Travemünde til Lübeck og med samme Beløb for udgaaende. Inkasso-provisionen paa Fragten forekommer ofte ikke for Skibe kommende fra Østersøhavne.

Udgaaende med Ladning forhøier Omkostningerne med 6 pf. pr. Kbm. i Havneudgifter, med Vareskriverafgift, hvis saadan skal benyttes, samt med Forøgelse af Toldvagsafgift efter den Tid, Skibet anvender til Lastning.

Seilskibe erhoder altid Kjølvisitation efter endt Losning. Dampskibe, som ligger uvirksomme i Havnen eller under Reparation, kan ogsaa faa fuldstændig Visitation, efter hvilken Vagtafgiften ophører.

#### Kutymmer ved Lastning og Losning.

1. Ved Losning af Trævarer ansees Seilskibe at kunne levere 10 Standards pr. Dag, Dampskibe 40 do. Forøvrigt gjælder Betingelserne i Certepartiet.
2. Liggedagene begynder at dreie for Seilskibe 24 Timer efter Indklarerungen. Dampskibe erhoder sædvanlig ufortøvet Plads og kan begynde Losningen strax efter skeet Indklarering.
3. Efter Anmeldelse om Skibets Ankomst opgiver Lastemodtageren den ønskede Losseplads til Havnemesteren, der paa sin Side giver Skipperen behørig Anvisning. Liggedagene begynder i Lighed med hvad ovenfor er opgivet, hvad enten Plads er anvist eller ikke.
4. Er Skibet ved Certeparti og Konnossement forpligtet til at gaa til Lübeck, erlægges det nødvendige Lægtterpenge. Den i Certepartiet med engelsk Text sædvanlige Bestemmelse, „or so near therunto as she may safely get“, er fortolket som henvisende til Havnens Dybde i Lossepladsens umiddelbare Nærhed.
5. Saalænge Losning sker i Lægttere, beregnes ikke Liggedage, hvilke først begynder at dreie, naar Skibet kommer til den bestemte Losseplads.
6. For den i Lægttere værende Last er Skibet ansvarligt.
7. Kvittering udstedes ikke for Lasten, før den gaar ombord.
8. Ved Losning leveres Lasten paa Skibets Reling. Ved Indlastning af Stykgods m. m. pleier Varerne at afhentes for Skibets Regning fra Vareskur i dets umiddelbare Nærhed eller fra Kaien.
9. Lasten behøver ikke at opstables paa Kai for Skibets Regning, men leveres frit fra Siden.
10. Seilskibe behøver under ingen Omstændigheder at afstaa sin Plads til Dampskibe.

11. Er Skibets egen Besætning ikke tilstrækkelig ved Indlastning eller Losning, eller skal Arbejdet af nogen Grund paaskyndes, henvender Skibsføreren sig sædvanlig til den saakaldte Bazar for at faa nødvendige Arbeidere; det staaer ham dog frit selv direkte at antage saadanne.
12. Vægt for udgaaende Stykgods opgives af Afladeren. For andre Varer, der til Opgjørelse af Fragt undergives Veining eller Maaling, gjælder Opgaver fra Toldvæsenet eller Byens edsvorne Veiere og Maalere.
13. Arbejdsdag er hver Dag i Ugen, der ikke er Helligdag, i den Tid, Toldboden er aaben, nemlig om Sommeren fra Kl. 7 Form. til 12 Middag, og fra Kl. 2 til 6, og om Vinteren fra 7 $\frac{1}{2}$  til 12 Form. og 1 $\frac{1}{2}$  til 5 $\frac{1}{2}$  Efterm. Tilladelse til Lastning og Losning i Overtid i Ugedagene faaes af Toldmyndigheder og Havnemesteren. For at faa saadan Tilladelse paa Helligdage fordres Politimyndighedens Samtykke.
14. Krudt, Petroleum og andre ildsfarlige Varer losses og lades udenfor Havnens Omraade paa Oplagspladse, der er særskilt bestemt til dette Øiemed (paa Theerhofsinsel).
15. Under Losningen faar Skipperen i Almindelighed paa Forlangende Forskud paa Fragtbeløbet. Indtil 48 Timer efter Ladningens Udlosning har Skipperen Ret til paa Modtagerens Plads at erholde Sikkerhed i Ladningen for Fragten.
16. Er Konnossementet tegnet uden Forbehold, svarer Skipperen, som sædvanligt, for rigtig Levering.
17. Liggedagspenge svares efter Certepartiet, og ved Fragtafslutninger angaaende Trævarer er den sædvanlige Beregningsgrund M. 1 pr. Standard og Dag for Seilskibe og dobbelt for Dampskibe.

P. f. Salgsregning for en med Seilskib ankommet Ladning Westerviksplanker og -Bord.

35 Stds. Furuplanker II à 144 M. pr. Std. . . . .	M.	5 040.00
55 do. Furubord II à 150 M. pr. Std. . . . .	-	8 250.00
<hr/>		
90 Stds. (= 14 850 Kbf.).	M.	13 290.00
Fragaar:		
Fragt for 88 Standards à 22 M. . . . .	M.	1 936.00
Do. - 2 do. Stuvning til $\frac{2}{3}$ . . . . .	-	29.33
Ilandbringelse à 1 $\frac{1}{4}$ pf. pr. Kbf. . . . .	-	185.60
Opstabling à 1 pf. pr. Kbf. . . . .	-	148.50
Drikkepenge til Opstaberne . . . . .	-	5.00
Lagerleie à 70 pf. pr. Std. og Maaned for 1		
Maaned . . . . .	-	63.00
Brandforsikringspræmie à 3 % for 3 Md. af		
M. 14 500.00 . . . . .	-	10.90
2 % Kommission . . . . .	-	265.80
1 % Delcredere . . . . .	-	132.90
<hr/>		
	-	2 777.03
<hr/>		
	M.	10 512.97

Anmærkninger. Importerede Trævarer oplægges altid først paa Transitlager. Tolden for Trævarer ankomne fra Sverige er her M. 21 pr. Standard. I de faa Tilfælde, hvor Trævarer konsignerer hid, debiteres ofte 2 % Kommission og Delcredere tilsammen.

## Apenrade.

Apenrader Føhrde, ved hvilken Havnen er beliggende, er 2 Sømile bred og strækker sig 5 Sømile ind i Landet. Die Føhrde har indtil Byens Nærhed overalt dybt Vand — 20 til 30 Meter — paa Ler- og Mudderbund. Reden for større Fartøier er i en Sømil's Afstand i sydøstlig Retning og har en Dybde af ca. 20 Meter. Det egentlige Havnebasin er begrændset og holder  $4\frac{1}{2}$  Meters Dybde. Indløbet til Havnen har ingen Vanskelighed for mindre Fartøier; større gjør bedre i at benytte Lods. Havnefyret holdes tændt hele Aaret fra Solens Opgang til dens Nedgang.

Importartikler er Trævarer og Kul. De fleste Fartøier afgaar i Ballast. I 1891 ankom 70 svenske Fartøier paa 7,046 Tons og 2 norske paa 740 Tons.

Lodspenge er  $2\frac{1}{2}$  pf. pr. Kbm. for Indgaaende og  $1\frac{1}{2}$  pf. for Udgaaaende. Skibe paa over 500 Kbm. erlægger 1 pf. extra for hver Kbm. mere. Derhos betales M. 1.50 for Benyttelse af Lodsbaaden.

Uddrag af Havnereglementet. Fartøier paa over 85 Kbm. Drægtighed erlægger i Havnepenge, naar de har Ladning, 10 pf. pr. Kbm. for Indkommende, og ligesaa meget for Udgaaaende; i Ballast eller tomme 5 pf. Ved Reiser mellem tydske Havne er Afgiften henholdsvis 5 og  $2\frac{1}{2}$  pf. pr. Kbm.

Udgiftsregning No. 1 for et Fartøi paa 130 Tons, ankommet fra Sundswall med Bord, afgaaende i Ballast.

Lodspenge for Indgaaende for 362 Kbm. à $2\frac{1}{2}$ pf. . . . .	M.	9.05
Havnepenge - — - - - 10 - . . . . .		36.20
Notering af Protest. . . . .		6.50
Tolddeklaration . . . . .		0.30
3 % Befragtningskommission. . . . .		46.80
Lodspenge for Udgaaaende for 362 Kbm. à $1\frac{1}{2}$ pf. . . . .		5.45
Havnepenge - — - - - 5 - . . . . .		18.10
Konsulatafgift . . . . .		9.15
Ballast 36 Tons à M. 1 25 pf. . . . .		45.00
4 Fade Vand à 50 pf. . . . .		2.00
Klarering 360 Kbm. à 6 pf. . . . .		21.60

M. 200.15

Udgiftsregning No. 2 for et Dampskib paa 343.11 Tons, kommende fra England med Stenkul, afgaaet i Ballast.

Lodspenge for Indgaaende for 960 Kbm. à $2\frac{1}{2}$ pf. . . . .	M.	24.00
Havnepenge - do. - — - 10 - . . . . .		96.00
Bryggepenge for 9 940 Ctr. à 3 pf. . . . .		29.82
Landingsplanker m. M. til Losning . . . . .		25.00
Toldvagt . . . . .		11.40
Lodspenge for Udgaaaende for 960 Kbm. à $1\frac{1}{2}$ pf. . . . .		14.40
Baadleie . . . . .		15.00
Havnepenge for Udgaaaende for 960 Kbm. à 5 pf. . . . .		48.00
Konsulatafgift . . . . .		24.49
4 Kbm. Vand à M. 1—50 . . . . .		6.00
Klarering 960 Kbm. à 6 pf. . . . .		57.60

M. 351.71

## Kutymer ved Losning og Lastning.

1. Af Trævarer pleier Seilskibe at losse 10 Std. Dagen, af Kul  $1\frac{1}{2}$  Keel, Dampskibe sædvanlig 200 Tons.
  2. Liggedagene begynder at dreie, saasomt Skipperen efter skeet Indklarerer har meldt sig færdig til at losse.
  3. Lastemodtageren har at sørge for, at Skibet faar sig Plads anvist.
  4. Lasten modtages ved Siden.
  5. Varerne veies af edsvorne Veiere, undtagen Kul.
  6. Arbeidstiden varer om Sommeren fra Kl. 6 Fm. til 7 Em., om Vinteren fra Kl. 7 Fm. til 5 Em.
  7. Krudt maa kun losses udenfor Havnen og under Politiets Opsigt samt med Iagttagelse af visse Forsigtighedsregler. Petroleum losses som andre Varer.
  8. Fragten betales sædvanlig først efter skeet Udlosning.
  9. Indeholder ikke Konnossementet Forbeholdet „Vægten ubekjendt“, svarer Skibet for Varernes Vægt.
  10. Om Overliggedagspengenes Beløb findes ingen bestemt Kutyme, men gjælde Bestemmelserne i Certepartiet.
- Skibsklarerer og Havariagent: P. F. Cleemann.  
 Advokat og Notarius Publicus: Rechtsanwalt S. Tucksen.  
 Reparationer af Træseilskibe kan tilfredsstillende udføres.

## Arnis.

Denne lille Kjøbstad ligger paa  $54^{\circ} 38'$  N. B. og  $9^{\circ} 56'$  O. L. fra Gr., ca. 8 Kilometer vest for Schleifjordens Munding (Schleimünde), som har 12—13 Fods Dybde. Schlei, som her er ca. 200 M. bred, danner en naturlig Havn. Ankommende Skibe fastgjøres ved Pæle ganske nær ved Land og Losningen sker i dertil byggede flade Baade.

Fra Sverige indføres aarlig 3—4 Ladninger Trævarer; ligeledes ankommer nogle mindre Partier Kul. Mindre Partier Korn, Skinker, Smør, Ost, Bøg- og Egevirke udføres til Norge, Kjøbenhavn og Sverige, mest i paa Stedet hjemmehørende smaa Kystfartøier.

Naar Lods benyttes, er Lodspengene fra Søen op til Arnis 8 pf. pr. Kbm. for lastet Fartøi. Hver Skipper klarerer selv og Havnepenge betales ikke. Ballast, som opmudres fra Sandbanker i Fjorden, føres langs Siden i smaa Baade. Slip findes, som kan optage mindre Træskibe paa indtil 120 Tons.

## Burg, (paa Fehmarm).

Den lille Bys Havn Burgstaaken er tilgjængelig ved en gennem Burger See opmudret smal Seilrende, og Dybet opgives til 4 Meter. Hovedimporten er Stenkul; Exporten Kvæg og Korn. I 1891 besøgte Burgstaaken af 9 svenske Skibe paa 770 Tons og 3 norske paa 385 Do. Af de første indførte 8 mindre Partier Bord, Sparrer og Kalk, fra Sverige. De norske Skibe kom fra engelske Kulhavne.

Skibsklarerere: P. Wohler og H. Ehler i Burgstaaken. Havariagent: Borgermester J. Lafrenz i Burg. Advokat: Rechtsanwalt Franzen i Burg.

Lodspenge for et Fartøi paa 150 Register Tons opgaa til ca. 20 Reichsmark ind og ud. Vintertexten er  $\frac{1}{3}$  høiere. Skibsværft findes.



Udgiftsregning No. 1 for et Fartøi paa 160 Tons, ankommet fra Piteå med Ladning af Trævarer, afgaaet i Ballast.

Havnepenge for Indgaaende for 453 Kbm. à 12 pf. . . . .	M.	54—36
Do. - Udgaende - — — - 6 . . . . .	-	27—18
Lodsning ind og ud . . . . .	-	20—46
42 Tons Ballast à M. 1—25 pf. . . . .	-	52—50
Leie af Presenninger i 5 pf. pr. Ton. . . . .	-	2—10
Klarering . . . . .	-	20—00
		M. 176—60

Udgiftsregning No. 2 for et Seilskib paa 200 Tons (567 Kbm.) kommende med Kul fra West-Hartlepool og afgaaet i Ballast.

Indkommende Havnepenge for 567 Kbm. à 12 pf. . . . .	M.	68—04
Udgaende — - 567 — - 6 . . . . .	-	34—02
Lodsning ind og ud . . . . .	-	28—25
48 Tons Ballast à M. 1—25 . . . . .	-	60—00
Bugsering ved Udgaende . . . . .	-	22—50
Konsulatafgift . . . . .	-	14—29
Klarering . . . . .	-	20—00
		M. 247—10

Anmærkninger:

1. Bugserdampskib anvendes kun ved Modvind.
2. Seilskibe pleier af Stenkul at losse 2 Keel daglig, af Trævarer 10 Std.
3. Naar Lægter benyttes, sker det paa Lastemodtagerens Udgift og Resiko.
4. Liggedagene begynder at regnes fra Dagen efter Indklareringen.
5. Kutymen, der særskilt er betyngende for Skibene, findes ikke.

## Cappeln.

Farvandets Dybde i Schlei er ved normal Vanstand 12½ Fod.

Lodspenge for Indgaaende fra Søen til Cappeln er 6 pf. pr. Kbm.,  
Do. udgaaende ligeledes 6 pf. pr. Do.

Havnen besøgte i 1891 af 11 svenske Skibe paa 946 Tons og 1 norskt paa 74 Do.

Navigationsafgift paa Schlei, se Schleswig.

Skibsklarerer er svensk og norsk Vicekonsul W. Møller.

Udgiftsregning No. 1 for et Fartøi paa 325.42 Kbm. = 114.99 Tons, ankommet med Ladning, afgaaet i Ballast.

	Indgaaende.	Udgaaende.
Lodspenge ind fra Søen à 6 pf. pr. Kbm. . . . .	M.	19—50
Afgift for Farten paa Schlei à 5 pf. pr. Kbm. . . . .	-	16—25
Havnepenge for 115 Tons à 10 pf. pr. reg. Ton . . . . .	-	11—50
Do. - udgaaende 115 Tons à 5 pf. pr. do. . . . .	-	5—75
Konsulatafgift . . . . .	-	8—22
40 Tons Ballast à 1 M. . . . .	-	40—00
Klarering ind og ud . . . . .	-	11—50
Lodspenge for Udgaende fra Cappeln tilsøs à 6 pf. pr. Kbm. . . . .	-	19—50
	Indkommende M.	M. 79—22
	Udgaaende	- 79—22
		M. 137—97

Udgiftsregning No. 2 for et Skib paa 150 Tons = 425 Kbm., ankommende med Trævarer, afgaaende i Ballast.

	Indgaaende.	Udgaaende.
Lodspenge fra Søen til Maasholm à 4 pf. pr. Kbm.	M. 17.00	
Lodsens Hjemreise . . . . .	- 0.20	
Do. fra Maasholm til Cappeln à 2 pf. pr. Kbm.	- 8.50	
Lodsens Hjemreise . . . . .	- 0.20	
Afgift for Farten paa Schlei à 5 pf. pr. Kbm. . . . .	- 21.25	
Havnepenge indkommende af 150 Tons à 10 pf. . . . .	- 15.00	
Do. udgaaende - 150 - - 5 - . . . . .	—	M. 7.50
Konsulatafgift . . . . .	—	10.72
40 Tons Ballast à M. 1.00 . . . . .	—	40.00
Udgaaende Lodspenge fra Cappeln til Maasholm à 2 pf. pr. Kbm.	—	8.50
Lodsens Hjemreise . . . . .	—	0.20
Do. Do. fra Maasholm tilsøs à 4 pf. pr. Kbm.	—	17.00
Lodsens Hjemreise . . . . .	—	0.20
Klarering ind og ud . . . . .	- 15.00	7.50
Indkommende . . . . .	M. 77.15	M. 91.62
Udgaaende . . . . .	- 91.62	

Tilsammen M. 168.77

For Kullaster er Afgiften for Farten paa Schlei kun 2 pf. pr. Kbm. Naar Skipperen har meldt sig færdig til at losse begynder Liggedagene følgende Morgen. Med norske og svenske Skibe indføres kun Trævarer og Stenkul. Trævarer skydes i Land af Mandskabet; ved Losning af Kul sender Modtageren Folk for at skuffe Lasten i Tønderne, hvilke af Mandskabet heises op af Rummet og ud over Relingen.

Sølodsen lodser kun til Maasholm, hvor der tages en anden Lods til Cappeln, om saa behøves. Lodstvang findes ikke, og bespares derfor en modsvarende Del af Lodspengene, hvis et Skib under Modvind tager Dampbaad mellem Maasholm og Søen eller Maasholm og Cappeln.

Bugseringsafgiften er for lastet Skib 6 pf. pr. Kbm., for ballastet eller tomt 4 pf. pr. do. Ballast koster 1 Reichsmark pr. Ton.

## Eckernførde.

Havnens Dybde er 18 Fod ved Kaidammen, og Fartøier paa 5 Meters Dybgaende kan ved vanlig Vandstand lægge til direkte ved Bryggerne. Ved Indseiling er det bedst at holde nordenfor Stoller- og Mittel-Grund. Lods neppe nødvendig. I 1891 ankom 17 svenske Skibe paa 2 230 Tons og 2 norske paa 372 Tons.

For Lodsning fra Reden til Eckernførde eller omvendt betales af Fartøier paa til og med 200 Kbm. Nettodrægtighed 3 pf. pr. Kbm., dog ikke under 3 M. Fartøier paa 200—1 000 Kbm. erlægges 1 pf. for hver Kbm. over 200. Overstiger Drægtigheden 1 000 Kbm., erlægges 30 pf. for hver overskydende 100 Kbm. En tidligere til Lodsstationen erlæggende Afgift af Fartøier, som ikke benyttede Lods, er ophørt siden 1 April 1889.

Skibsværftet kan modtage to Fartøier, og derhos findes to Pladse for Kjølhaling.

Toldbehandling. En Toldkutter krydser ved Indløbet til Bugten for at sætte Segl paa Skibene, og Ingen maa betræde disse, før de er bleven revideret af Toldkammeret i Eckernførde.

Uddrag af Tarifen for Havneafgifter:

I. Fartøier paa 12½—170 Kbm. Nettodrægtighed erlægger pr. Kbm.:

a) med Ladning: indkommende 10 pf., udgaaende 10 pf. b) i Ballast eller tomme: indkommende 5 pf., udgaaende 5 pf.

II. Fartøier paa over 170 Kbm. Nettodrægtighed erlægger pr. Kbm.:

a) med Ladning, indkommende 12 pf., udgaaende 12 pf. b) i Ballast eller tomme: indkommende 6 pf., udgaaende 6 pf.

Fartøier paa over 170 Kbm. Drægtighed betaler ved Reiser fra og til tyske Havne kun de i I a) og b) fastsatte Afgifter. De der ankommer med Cement, Granit, Teglsten, Gadesten, Kridt, Ved, fersk Fisk etc., betaler som ballastede. Ballast koster 45 pf. pr. ½ Kbm.

Udgiftsregning No. 1 for et norsk Seilskib paa 260 Reg-Tons = 780 Kbm., ankommet fra New-York med Ladning Mais og afgaaet til Christiania i Ballast.

Havne- og Bryggepenge af 780 Kbm. à 18 pf. . . . .	M.	140.40
Lodspenge ind og ud . . . . .	-	23.60
120 Kbm. Ballast à 90 pf. . . . .	-	108.00
Leie af Ballastkurve à 1 pf. pr. Kbm. . . . .	-	7.80
Konsulatafgift . . . . .	-	18.57
Deklarationsafgift . . . . .	-	2.50
Klarering 5 pf. pr. Kbm. . . . .	-	39.00
1/8 % Inkassationsprovision paa Fragten M. 12 000 . . . . .	-	15.00
Telegram og Brevporto . . . . .	-	5.00
	M.	359.87

Udgiftsregning No. 2 for et norsk Dampskib paa 380 Reg-Tons = 1140 Kbm., ankommet fra Liverpool med Saltladning og afgaaet til Riga i Ballast.

Havne- og Bryggepenge af 1140 Kbm. à 18 pf. . . . .	M.	205.20
Lodspenge ind og ud . . . . .	-	32.00
100 Kbm. Ballast à 90 pf. . . . .	-	90.00
Leie af Ballastkurve à 1 pf. pr. Kbm. . . . .	-	11.40
Konsulatafgift . . . . .	-	27.15
Deklarationsafgift . . . . .	-	3.00
Klarering à 5 pf. pr. Kbm. . . . .	-	57.00
1/8 % Inkassationsprovision paa Fragten M. 4 000 . . . . .	-	5.00
Telegram og Brevporto . . . . .	-	6.00
	M.	436.75

Efter Vicekonsulens Opgave findes her ingen egne lokale Kutymer, men gjælder Bestemmelserne i Certepartiet og den tyske Handelslov.

## Proforma Salgsregning over et Parti Bord.

Solgt 80 Stds 1" × 9" × 12' Bord, III à M. 120	M. 9 600.00
Fragaar:	
Told af 80 Stds à M. 22.40 . . . . .	M. 1 792.00
Fragt à M. 20.00 . . . . .	- 1 600.00
Losning og Opstabling à M. 5.00 pr. Std. . . . .	- 400.00
Pakhusleie à M. 3.00 . . . . .	- 240.00
Assurance à M. 1.50. . . . .	- 120.00
3 % Salgskommission . . . . .	- 288.00
	<hr/>
	- 4 440.00
	<hr/>
	M. 5 160.00

Skibsklarerer og Havariagent: P. Lorentzen, svensk-norsk Vicekonsul.

## Ekensund.

Havnens Dybde er 6 Meter og derover; ved det nærliggende Gravenstein, hvor de fleste Træladninger losses, er Dybden høist 7 Meter. Fast ansatte Lodser findes ikke, men adskillige ældre Skippere paatager sig at lodse mod overenskommet, sædvanlig billig Betaling.

Skibsklarerere: P. Dethlefsen, T. A. Ebeling og Co. og C. A. Petersen. Adgang til at erholde mindre Reparationer findes paa Stedet; større foregaa i Sonderburg. Havnen pleier at besøges af mindre svenske og enkelte norske Fartøier, som efter at have losset Trævarer i andre Havne, her indtager glaseret Murteglsten som Returlast. Betydelige Teglværker.

Havnepenge. Fartøier paa over 120 Kbm. erlægges 3 pCt. pr. Kbm. indkommende og ligesaa meget udgaaende; Fartøier paa indtil 120 Kbm. i begge Tilfælde 2 pf. Ballastede eller tomme er fri baade ved Ind- og Udgaende.

Udgiftsregning for en Galeas paa 32.65 Tons, der har losset Bord i Gravenstein.

Klarering à 15 pf. pr. Ton . . . . .	M. 4—25
Tolddeklaration . . . . .	- 1—00
Havnepenge . . . . .	- 7—05
Konsulatafgift . . . . .	- 2—36
Lodspenge . . . . .	- 12—00
	<hr/>
	M. 27—36

Udgiftsregning No. 2 for en Galeas paa 34.39 Tons, ankommet i Ballast og afgaaet med saakaldte Verblendsteine.

Toldklarering à 15 pf. pr. Ton . . . . .	M. 5—10
Befragtningsprovision . . . . .	- 14—63
Tolddeklaration . . . . .	- 1—00
Havnepenge . . . . .	- 1—47
Statistiske Opgaver . . . . .	- 0—60
Konsulatafgift . . . . .	- 2—43
Lodspenge . . . . .	- 3—00
	<hr/>
	M. 28—23

## Flensburg.

Havnens Dybde er for Tiden 18--24 Fod, men man er vedblivende sysselsat med at forbedre den ved Opmudring. Handelskammeret har foreslaaet at bortskaffe en Dyndbanke ved Indløbet til dens indre Havn, samt overalt at fordybe Farvandet lige til 23—24 Fod.

Skibsmæglere: H. Schuldt, J. Jensen, J. P. Swane, J. Hansen og Chr. Rühne.

Hr. Schuldt har i Holnis en ved Privattelefon med Flensburg forbundet Filial, Agent F. Höch.

Advokater (Rechtsanwälte): Dr. juris Müller, I, Dr. jur. Müller, II, A. Stemann, Justizrath Salling, Justizrath Ibsen, Bang-Smidt m. Fl.

Ved Afslutning af Certepartier maa saavel for Indladnings- som Lossepladsen i Flensburg ikke mangle Klausulen „hvor Fartøiet altid kan ligge flot og sikkert“. Antallet Liggedage særlig for Losning og for Lastning maa ogsaa nøie bestemmes.

De betydeligste Importartikler er: Kul, Trævarer, Jern, Salt, Ris, Palmefrø, Petroleum og Korn. Exportartikler er Teglsten, Ledningsrør, Olie, Oliekager, Ris, Øl m. M. I 1891 hidkom 115 svenske Skibe paa 16 935 Tons og 26 norske paa 9 181 Tons. Blandt de første var Dampskibe 31 paa 8 165 Tons, af de sidste 5 paa 3 160 Tons.

I Navigationsskolen er Anledning til at lade justere Kronometre.

Toldbehandling. Ved Holnis, paa den sydlige Side af Indløbet til Flensburger Føhrde, sees det tyske Toldflag over en Station, og indkommende Skibe maa her ankre for at medtage Toldbetjent. Videre Formaliteter iagttages ikke.

Lodsning. Under Lodskommandøren i Rendsburg staaer følgende Lodsstationer: Flensburg med 4 Lodser og 2 Baade, Sonderburg med 1 Lods og 1 Baad, Kekenis med 3 Lodser og 3 Baade, Birk med 3 Lodser og 3 Baade. Derhos er paa det paa Kalk-Grund udenfor Føhrde værende Fyrskib 2 som Lodser legitimerede Matroser, der forretter Lodstjeneste. Lodsbaadene er indrettet baade for Seiling og Roning og kun kjendelig ved Lodsflaget. Fyrskibets Baad er rødmalet. Efter Vinden kommer Lodsbaadene indseilende Fartøier imøde fra den ene eller den anden Station, saasnart Signal gives. Lodsvang findes ikke, dog ansees det raadeligt for større Fartøier at benytte Lods.

Taxt for Søloids. Fra Kekenis eller Birk til Flensburgs Red eller omvendt erlægges Fartøier paa indtil 400 Kbm. 16 M., fra 400—1 600 Kbm., pr. Kbm. 4 pf., og over 1 600 Kbm. for hver 100 Kbm. mere 1 M.

Havnelods. For Lodsning fra Flensburgs Red til Haynen eller omvendt erlægges Fartøier paa indtil 400 Kbm. 4 M., fra 400—1 600 Kbm., pr. Kbm. 1 pf. og over 1 600 Kbm. for hver 100 Kbm. mere 25 pf.

Fartøier i Ballast erlægges  $\frac{3}{4}$  af ovenstaaende Afgifter.

For Landsætning af Lods ved Kekenis eller Birk betaler Førerne 2 M. til den Lodsbaad, som afhenter ham.

### Uddrag af Havnetarifen. Havnepenge.

- 1) Fartøier paa 12 til og med 170 Kbm. Nettodrægtighed erlægges pr. Kbm.:
  - a) lastede: . . . . . Indkommende 5 pf., udgaende 5 pf.
  - b) ballastede eller tomme: Do. 2 „ Do. 2 „

2) Fartøier paa over 170 Kbm. Netto-drægtighed erlægger pr. Kbm.:

- a) lastede: . . . . . Indkommende 10 pf., udgaaende 10 pf.  
 b) ballastede eller tomme: . . . . . Do. 5 „ Do. 5 „

Ved Reiser mellem tyske Havne erlægger Fartøier paa over 170 Kbm. kun Halvdelen af de under 2 a) og b) fastsatte Afgifter.

Anm. 1. Fartøier, hvis Ladning udelukkende bestaar af Tagsten, Skifer, Cement, Granit, Kalksten, Kridt, Ler, Ved, Brændetorv, Salt, fersk Fisk m. M., erlægger samme Havneafgifter som ballastede.

Anm. 2. Fartøi i Vinteroplæg betaler 5 pf. pr. Kbm. af Netto-drægtigheden.

Beregning af Fragt. Til England stipuleres Fragt pr. Quarter paa 500 engelske Skaalpund for Hvede, Ærter, Vikker og Bønner. Af Rug regnes 2 %/o, af Byg, Boghvede og Frø 5 %/o, af Havre 22½ %/o mere end af Hvede.

Til Frankrige, Belgien og Holland sluttes pr. Last à 2 400 Kg. for Hvede, Ærter, Vikker og Bønner; for andet Korn og Frø gjælder samme Forhold til Hvede som ved Skibning til England.

Ballast betales med M. 1,50 pr. 2 000 Kg. ved Ballastbryggen; med M. 2 i Baade ombord.

Uddrag af Flensburgs Havne- og Bryggereglement af 14de August 1889.

§ 1. Havnen begrændses ved Linien Kielseng-Batterie.

§ 4. Ethvert Dampskib maa i Havnen paa Strækningen mellem Skibsværftet og Dampskibspavillonen gaa med halv Maskine. Ved Ankring i Havnen bør Føreren indtage Plads udenfor det egentlige Farvand.

Fartøi for Anker i Havnen skal, naar det ikke ligger umiddelbart ved Skibsbryggen, fra Solens Nedgang til dens Opgang føre en Lanterne med hvidt Lys paa et Sted, hvor dette er synligt over hele Horizonten.

§ 7. Før Afreisen skal Føreren til Bykassen erlægge de fastsatte Havneafgifter og forevise Havnemesteren behørig Kvittering. Bykassens Kontor er undtagen paa Søn- og Helligdage aabent fra 9—12 Fm. og 3—6 Em.

§ 16. Fartøier lastet helt eller delvis med Sprængstoffer maa være forsynet med et sort Flag, der heises paa Stortoppen, og skal af Havnemesteren henvises til en fra andre Fartøier isoleret Ankerplads nordenfor Skibsværftet.

§ 17. Alle Fartøier, der indtager eller lossere Svovlsyre, Petroleum, Hamp, Lin, Tjære eller andre let antændelige eller ildsfarlige Varer, skal ligge adskilt fra de andre. Det er forbudt ombord at opvarme over Ild Beg, Tjære, Svovl, Harpix eller Olie.

§ 18. Paa de i Havnen liggende Fartøier maa ikke i Sommermaanederne før Solens Opgang eller senere end en Time efter dens Nedgang, og heller ikke i Vintermaanederne før Kl. 7 om Morgen og efter Kl. 8 om Aften, Ild eller Lys holdes tændt, naar der ikke findes en Vægter ombord og Lyset er i kugleformige Lanterner.

Reparationer. Flensburger Schiffbau-Actien-Gesellschaft bygger baade Dampskibe og Seilskibe af Jern og Staal samt besidder en Dampkran for Indsætning af Master, Kjædler, Maskiner m. M., der kan løfte indtil 100 Tons. Her er bl. A. bygget flere Dampskibe for norsk Regning. Derhos findes et Værft for Bygning af Træfartøier. For smaa Skibe findes en Slip, og der er Anledning til at lade undersøge Fartøier ved Flensburger-Sonderburger Dampschiff-Gesellschafts Dykkere.

Flensburger Schiffbau-Gesellschaft har en saakaldt Off-shore-Dock, bestaaende af to lige Halvdele, hver paa 140' Længde. Naar begge Halvdele er forbundet med hverandre, kan Dokken paa en halv Time optage Skibe paa 2 800 Tons død Vægt. Paa Grund af Dokkens Konstruktion kan Skibe af meget store Dimensioner deri finde Plads, hvilke ikke kan indtages i en sædvanlig tosidig Dok, f. Ex. Hjuldampskibe paa 60' Bredde over Hjulasserne. Ligesaa kan den ene Halvdel af Dokken dokke den anden.

Udgiftsregning No. 1 for et Seilfartøi paa 110 Register-ton's Nettodrægtighed = 311.3 Kbm., kommende fra Oskars-hamn med Ladning og afgaaet i Ballast.

Havne- og Bryggepenge ind og ud, resp. 10 pf. og 5 pf. pr. Kbm. M.	46.65
Lodspenge for Indgaaende M.	18.25
— - Udgaende -	16.25
	34.50
Havnelods . . . . .	6.25
20 Læster Ballast à M. 1.50 . . . . .	30.00
Tolddeklaration . . . . .	1.50
Formularblanketter . . . . .	1.50
Klarering à 20 pf. pr. Registerton . . . . .	22.00
Lodshjelp ved Forhaling . . . . .	2.25

Udgiftsregning No. 2 for et Fartøi paa 570 Registertons = 1613 Kbm. netto, ankommet fra Memel med Ladning, afgaaet i Ballast.

Havnepenge à 5 pf. pr. Kbm. indgaaende og 5 pf. udgaaende M.	161.30
Lodspenge, indgaaende M. 67.25, udgaaende M. 53 . . . . .	120.25
Havnelods . . . . .	18.50
Tolddeklaration m. M. . . . .	7.50
Formular-Blanketter m. M. . . . .	7.50
Klarering à 20 pf. pr. Ton . . . . .	114.00
Lodsers Bistand ved Varpning . . . . .	2.25

Udgiftsregning No. 3 for et Dampskib paa 1826 Kbm. = 644 Registertons, kommende fra England med Stenkul og afgaaende tom.

Havnepenge for indgaaende à 10 pf. pr. Kbm. . . . .	M. 182.60
Do. - udgaaende à 5 - - - - . . . . .	91.30
Sølod - indgaaende . . . . .	69.25
Do. - udgaaende . . . . .	54.00
Havnelods . . . . .	16.75
Toldvagt, Gratifikation til Toldbetjening for Overtid m. M. . . . .	80.00
Klarering og Inkassaprovision . . . . .	128.80

M. 622.70

Bjergnings- og Bugserdampskib. Flensburg-Ekensunder Dampschiffsgesellschaft er siden i September 1892 i Besiddelse af et kraftigt Staaldampskib, „Adler“, der ogsaa er bestemt til at benyttes som Isbryder. For at pumpe havarerede Skibe læns er Dampskibet forsynet med en Centrifugaldamppumpe med 2 Slinger paa 7 Tommers Gjennemnit, der er i Stand til at kaste 4—500 Tons Vand i Timen. Skibet, som har 10 Knobs Hurtighed, er forsynet med to Kranbjelker i den udbyggede Hæk, hvilke kan inddrages, til at løfte af Vandet større Vægter, har elektrisk Belysning paa Dækket m. M.

Kutymer. Ved Losning og Indladning pleier Følgende at iagttages ikke alene i Flensburg, men ogsaa med faa Afvigelser i de nærliggende mindre Havne i det østlige Schleswig:

1. Ved Indladning gjælder Bestemmelserne i Certepartiet, men ved Losning ogsaa visse lokale Sædvaner:
  - a) Dampskibe, som ikke indtager over 1 000 Tons død Vægt (Kul, Ris), losses 200 Tons daglig, men de, som laster over 1000 Tons, leverer 250 Tons pr. Dag.
  - b) Seilskibe losses 10 Standards Trævarer, ca. 400 Barrels Petroleum, samt 30—40 Tons Kul pr. Dag. Disse Kvantiteter ansees ogsaa Kjøbmanden forpligtet til at modtage.
2. Liggedagene begynder at regnes, saasnart Skibet er blevet indklareret og har indtaget sin Plads paa det Sted, hvor Losning skal ske.
3. Skibe paa over 22 eng. Fods Dybgaende maa losse i Lægtene, og sker Losningen paa Modtagerens Bekostning og Resiko.
 

Liggedage beregnes som sædvanligt fra Losningens Begyndelse. Denne Kutymer gjælder paa Grund af Havnens Dybde kun for Flensburg.
4. Kvitteringer for Lasten udstedes kun for Varer, der virkelig er modtaget ombord.
5. Ved Losning leverer Skibet Lasten paa Relingen, og ved Indlastning aflleverer Afladeren Godset langs Siden.
6. Lastens Opstabling paa Kaien er udelukkende Kjøbmandens Sag.
7. Saavel Damp- som Seilskibe forhæler kun en Gang paa Modtagerens Ordre, og Liggedage beregnes ikke under Forhalingen.
8. Det staar Skipperen frit for at benytte eget Mandskab baade ved Losning og Indlastning.
9. I Almindelighed pleier man at veie baade indkommende og udgaaende Varer.
10. Kun Arbejdsdage regnes som Liggedage.
11. Om Losning af ildsfarlige Varer og Sprængstoffer se No. 16 og 17 i Havne- og Bygningsforordningen.
12. Fragten udbetales først efter skeet Losning; dog kan Skipperen fordræ, at den disponeres paa et sikkert Sted.
13. Er Vægten opgivet i Konnossementerne, er Skipperen ansvarlig derfor.
14. Liggedagspengenes Beløb pleier stedse at bestemmes i Certepartiet.

Calculation over en Ladning Bord afskibet fra Sundswall til Flensburg.

Faktura:

48.45 Standards	$1\frac{1}{4}$ " $\times$ 6" Furubord, sagfaldende à M.		
	95 pr. Std. . . . .	M.	4 602.75
10.15 —	1" $\times$ 7" Furubord à M. 105 pr. Std. . . . .	-	1 065.75
45.90 —	1" $\times$ 5" Granbord, sagfaldende à M. 75 pr. Std. . . . .	-	3 442.50
<u>104.50 Standards.</u>			<u>M. 9 111.00</u>
Omkostninger.			
Fragt for 104 $\frac{1}{2}$ Standards à M. 21 . . . . .	M.	2 194.50	
Forsikringspræmier (M. 3 500 à 1 $\frac{1}{2}$ ‰, M. 8 000 à $\frac{3}{4}$ ‰) . . . . .	-	112.50	
Told af 104 $\frac{1}{2}$ Standards à M. 21 $\frac{1}{2}$ . . . . .	-	2 246.75	
Losning " — — 2 . . . . .	-	209.00	
Kaipenge . . . . .	-	40.00	
		<u>M.</u>	<u>4 802.75</u>
			<u>M. 13 913.75</u>



Omkostningerne opgaar til M. 45.96 pr. Standard; følgelig stiller sig Bordene frit i Flensburg:

1 $\frac{1}{4}$ " $\times$ 6" Furu pr. Standard	M. 140.96 = 85 $\frac{1}{2}$ pf. pr. Kbf.
1" $\times$ 7" — — —	150.96 = 91 $\frac{1}{2}$ - - —
1" $\times$ 5" Gran - — -	120.96 = 73 $\frac{1}{2}$ . - - —

## Friedrichstadt.

Havnens Dybde ved vanlig Vandstand er 4 $\frac{88}{100}$  Meter; efter vedvarende østlige Vinde noget mindre, ved vestlige større. Byen besøgtes i 1891 af 1 svensk Fartøi paa 57 Tons, men intet norsk, og i 1890 af 3 svenske paa 243 Tons og 2 norske paa 161 Tons. Importen bestaar i Trævarer og Kul.

Lodspenge betales ikke. Skibsklarerere findes ikke; men en Skibsfører H. Båse pleier mod billig Erstatning at hjælpe Skippere. Blot mindre Skibe kan istandsættes her. Advokat: Dr. Abraham.

## Hadersleben.

Havnen, hvis Dybde er ca. 3 M., besøgtes i 1891 af 11 svenske Skibe paa 1351 Tons og 1 norsk paa 204 T. Fra Sverige indførtes mindre Partier Trævarer.

Lodsvæsen. I Orbyhage ved Indløbet til Haderslebener Føhrde (paa Nordsiden) er 2 Lodser stationeret, i Hadersleben 1. Lodserne i Orbyhage bringer Fartøier til Havne i lille Belt og Haderslebener Føhrde. For Lodsning fra Hadersleben nedad Føhrde til Stevelt betales fra 1 April—30 Septbr. 3 M. 31 pf. pr. Meter af Fartøiets Dybgaaende, fra 1 Oktober—31 Marts 4 M. 36 pf. pr. Do. Forbliver Lods ombord over 24 Timer faar han 2 M. 25 pf. extra i Døgaet. For Tilbagereisen tilkommer ham en Erstatning af 5 pf. pr. Kbm.

I den indre Havn findes to Bugserdampskibe, hvormed akkorderes. De bugserede Fartøier benytter sine egne Kabler. Kun mindre Fartøier kan her repareres. Som Advokater anbefales Rechtsanwalt Jaspersen og Dr. Mahnche. Skibsklarerere: J. C. Hansen.

Toldbehandling. I Stevelt paa Sydsiden af Føhrde, hvor indkommende Skibe har at ankre, findes en Anmeldelsesstation i og for Toldbehandling. Sædvanlig nærmer der sig en Toldkutter til Fartøierne paa Strækningen mellem Aarø Sund og Munden af Føhrde.

Udgiftsregning No. 1 for et Seilfartøi paa 95.66 Tons = 271 Kbm., indkommende med Ladning, afgaaende i Ballast:

Indlodsning fra Søen . . . . .	M. 17.37
Bugserdampskib . . . . .	" 30.00
35 Tons Ballast à M. 1 . . . . .	" 35.00
Havnepenge, indkommende med Ladning udenfra à 10 pf.	
pr. Kbm. . . . .	" 27.10
Havnepenge, udgaaende i Ballast à 5 pf . . . . .	" 13.55
Klarering à 5 pf. pr. Kbm. . . . .	" 13.55
Konsulatafgift . . . . .	" 6.79

M. 143.36

\*\*

Udgiftsregning No. 2 for et Seilskib paa 129.25 Tons = 365.77 Kbm., indkommende med Trævarer, afgaaende i Ballast:	
Lodspenge . . . . .	M. 14.87
Bugsering à 40 pf. pr. Ton . . . . .	” 51.60
30 Tons Ballast à M. 1 . . . . .	” 30.30
Havnepenge à 5 pf. indkommende og 5 pf. udgaaende . . . . .	” 36.60
Konsulatafgift . . . . .	” 9.22
3 % Befragtningskommission . . . . .	” 52.88
Klarering à 5 pct. pr. Kbm. . . . .	” 18.30

---

M. 213.47

Anmærkning. Skibe kommende med Trævarer, Stenkul, Sten m. m. samt i Ballast, erlægger kun 5 pf. pr. Kbm. i Havnepenge.

Udgiftsregning No. 3 for et Dampskib paa 350.39 Tons = 992.6 Kbm., indkommende med Ladning, afgaaende i Ballast.	
Lodspenge . . . . .	M. 25.00
Havnepenge indkommende med Last udenfra á 10 pf. . . . .	” 99.20
— udgaaende i Ballast à 5 pf. . . . .	” 49.65
Konsulatafgift . . . . .	” 25.00
Klarering à 5 pf. pr. Kbm. . . . .	” 49.60

---

M. 248.45

Kutymmer ved Losning og Lastning.

1. Naar ikke anderledes er aftalt, ansees et Skib paa 115—120 Tons for at behøve 6 løbende Arbejdsdage til Losning eller Lastning.
2. Liggedagene beregnes fra Dagen efter Indklareringen og skeet Anmeldelse om, at Skibet er klart til Losning eller Indlastning.
3. Skibe paa over 10 Fods Dybgaende maa under sædvanlige Forhold losse i Lægtere.
4. Er i Certepartiet Haderslev By opgivet som Bestemmelsessted, svarer Skibet for Lægterpengene. Er derimod kun aftalt, at Skibet skal gaa til Hadersleben eller saa nær dertil, som det kan ligge i flot Vand, betaler Modtageren Lægterpengene. I sidstnævnte Fald beregnes Liggedage ogsaa under Losningen i Lægterne, men ikke for den Tid, som efter Lægternes Tilbagekomst fra Skibet medgaar til at bugsere dette ind i Havnen og gjøre det klart til Losningens Fortsættelse.
5. Er Skibet destineret til Byen Hadersleben, og selv besørger Losningen i nødvendige Lægtere, er det ogsaa ansvarligt for de i samme transporterede Varer.
6. Kvitteringer for Lasten udfærdiges ikke, før Varerne er kommet ombord.
7. Ladningen afhentes frabord og leveres ved Siden for Modtagerens eller Afladerens Regning.
8. Med Ladningens Opstabling iland har Skibet intet at gjøre.
9. Som Arbejdsdage regnes alle Søguedage, paa hvilke ikke Arbejdet opholdes ved Naturhindringer.
10. Skibe, som har Krudt ombord, skal have sort Flag heiset paa Fortoppen, ankre udenfor Havnen og losse under Politiets Opsyn. Petroleum losses i den saakaldte spanske Havn.
11. Om saa udkræves, skal Fragtbetøbet af Lastemodtageren disponeres i Bank inden Losningens Begyndelse.
12. Har Skibsføreren tegnet rent Konnossement, er han ansvarlig for Vægten.

## Heilgenhafen.

Vandets normale Dybde i Havnen er 3 Meter; dog kan Skibe paa  $3\frac{1}{2}$  Meter Dybgaende indløbe i Renden udenfor Havnen og sikkert fortøies ved derværende Pæle. Ved Afslutning af Certepartier kan man til yderligere Sikkerhed tillægge: „til Heilgenhafen eller saa nær som Farvandets Dybde tillader“. Gjennem Fehmarn Sund passerer Fartøier paa indtil 3 Meters Dybgaende. Indløb i Havnen uden Bistand er kun muligt for Skibe, som let lystre Ror, da Seilrenden gjør meget skarpe Svinger, og Skibene bliver siddende, saasnart de ikke nøie holder sig midt i Farvandet. Bugserdampskibe findes. I 1891 ankom 7 svenske Skibe paa 691 Tons og 3 norske paa 337 Tons.

Lodsning betales efter Fartøiets Dybgaende i Decimeter:

	Sommertaxt. 1ste April— 30te Sept.	Vintertaxt. 1ste Okt.— 31te Marts.
a) fra Søen ind i Havnen . . . . .	52 pf.	70 pf.
b) „ Reden „ „ — . . . . .	21 „	28 „
c) for Udlodsning samme Afgifter.		
d) fra Byen eller vest- og nordfra gennem Fehmarn Sund til Diepsand og videre over Grunden .	63 „	84 „
e) fladbyggede Fartøier som er forsynet med Sværd, betaler Halvdelen mere.		

En Toldkutter krydser udenfor Reden.

Fartøier paa til og med 200 Tons kan repareres paa et mindre Værft; ligesaa findes Plads til Kjølhaling.

Skibsklarerer: Johannes Hagelstein.

Udgiftsregning No. 1 for et Seilfartøi paa 250 Kbm. = 87 Tons, og 32 Decimeters Dybgaende, ankommet med Kul og afgaaet i Ballast:

Havnepenge, indkommende à 9 pf. pr. Kbm. . . . .	M.	22.50
Lodspenge fra Søen à 52 pf. pr. Dm. (Sommertaxt) . . . . .	„	16.64
Bugsering à 5 pf. pr. Kbm. . . . .	„	12.50
Indklarering à 10 pf. pr. Ton . . . . .	„	8.70
Havnepenge, udgaende à 6 pf. pr. Kbm. . . . .	„	15.00
Lodsning fra Reden (Sommertaxt) . . . . .	„	6.72
Bugsering à 5 pf. pr. Kbm. med 25 % Afdrag . . . . .	„	9.40
Udklarering à 5 pf. pr. Ton . . . . .	„	4.35
Ballast à 1 M. pr. Ton . . . . .	„	30.00
Arbeidshjælp i Rummet ved Losningen . . . . .	„	25.00
		<u>M. 150.81</u>

Udgiftsregning No. 2 for samme Fartøi som No. 1, indkommet med Bjelker og Sparrer og udgaende med Korn, (Dybgaende 32 Dm.):

Havnepenge for indgaende à 12 pf. Kbm. . . . .	M.	30.00
Lodsning fra Reden à 28 pf. (Vintertaxt) . . . . .	„	8.96
Bugsering à 5 pf. pr. Kbm. . . . .	„	12.50
Indklarering à 10 pf. pr. Ton . . . . .	„	8.70
Havnepenge for Udgaende à 12 pf. pr. Kbm. . . . .	„	30.00
Lodspenge til Reden à 28 pf. (Vintertaxt) . . . . .	„	8.96
Bugsering à 5 pf. pr. Kbm. . . . .	„	12.50
Udklarering à 10 pf. pr. Ton . . . . .	„	8.70
		<u>M. 120.32</u>

Anm. Fartøier paa under 120 Kbm. Drægtighed erlægger i Havnepenge 3 pf. mindre saavel for Indgaaende som Udgaende.

Udgiftsregning No. 3 for et Fartøi paa 111.38 Tons = 315.2 Kbm., ankommet med Trævarer afgaaende i Ballast.

Havnepenge indkommende à 12 pf. pr. Kbm. . . . .	M. 37.80
Lodspenge fra Søen à 52 pf. pr. dcm. (Sommertaxt) . . . . .	- 15.60
Bugsering à 5 pf. pr. Kbm. . . . .	- 15.75
Indklarering à 10 pf. pr. Ton . . . . .	- 11.10
Havnepenge udgaaende à 6 pf. pr. Kbm. . . . .	- 18.90
Lodspenge til Reden à 21 pf. pr. dcm. . . . .	- 4.20
Bugsering à 5 pf. pr. Kbm. ÷ 25 % . . . . .	- 11.80
Udklarering à 5 pf. pr. Ton . . . . .	- 5.55
2½ % Betragtningsskommission (til Mægleren) . . . . .	- —
Konsulatafgift . . . . .	- 7.93
Tolddeklaration . . . . .	- 0.50
30 Tons Ballast à 1 M. pr. Ton . . . . .	- 30.00

#### Anmærkninger:

Liggedagene begynder at dreie Dagen efter Indklareringen og efterat Fartøiet er ankommet til den Plads, hvor Losning bør ske. Lægterpenge betales af Lastemodtageren, og Liggedage beregnes ogsaa medens Losning i Lægtene foregaar, men ikke under Forhaling. For Varer i Lægtene er Skibet ikke ansvarligt. Trævarer bør ved Losning leveres saaledes, at de kan modtages fra Land. Er Skib med Trælaster saa dybtgaaende, at det ikke kan komme frem til Losningspladsen, maa Skipperen paa Skibets Bekostning og Risiko lade Lasten flaaede ind i Havnen. Ved Losning af Stenkul maa Skipperen stille Arbeidere i Lasten; ved Indlastning af Korn sker dette af Kjøbmanden.

Arbejdstiden begynder om Sommeren Kl. 6 Fm. og slutter Kl. 7 Em. Fartøiet betaler Havneafgifterne og Lastemodtageren eller Aflasteren Kai-pengene (Bohlwerksabgaben); dog pleier Kjøbmanden at svare for den halve Bugseringsudgift for Fartøier paa over 10 Fods Dybgaende, naar ikke Lægter benyttes.

## Holtenua.

Losningsplads for Fartøier, som ikke kan passere Eider-Kanal. Vandets Dybde i Havnen er 13—14 Fod og det er sædvanlig stipuleret i Certepartierne, at Fartøiet skal gaa „soweit die Tiefe des Wassers es erlaubt“. I 1891 ankom 42 svenske Skibe paa ialt 4 619 Tons, hvoriblandt 4 Dampskibe paa 420 Tons, men kun 2 norske Seilskibe paa 498 Tons. De svenske Skibe var ladet med Trævarer og Sten. En Del udfyldte Ladingen med Teglsten. Losningen sker paa Kanalens nordre Side ved en hertil bygget Kaidamm (Bollwerk). Ballast leveres fra Kjærrer og betales med M. 1.15 pf. pr. 2 000 Kg.

Eider-Kanalen kan passeres af Skibe paa indtil 3 Meters Dybgaende; dog maa for Slusernes Skyld Længden ikke overstige 30 M., eller Bredden 8 Meter.

Lodspenge mellem Bülk og Holtenu er:

	Sommertaxt. 1ste April— 30te Sept.	Vintertaxt. 1ste Okt.— 31te Marts.
For Fartøier paa indtil 2 M. Dybgaende . .	M. 7.40	M. 9.80
For hver Decimeter over 2 M. erlægges . .	” 0.37	” 0.49

Havnepenge.

For til og med 170 Kbm. Nettodrægtighed	1 pf. med Ladning	} særskilt for } indkom- } mende og } udgaaende.
” - - ” 170 ”	Do. 1/2 ” uden	
For over 170 Kbm.	Do. 4 ” med	
” — 170 —	Do. 2 ” uden	

Skibsklarerere og Havariagenter: Sartori & Berger i Kiel.

## Hoyer.

Den udenfor Indløbet, Hoyer-Kanal, værende Bar er ved østlig Vind ofte til Hinder for Skibe, som med Ladning stikker dybere end 5—6 Fod. I Certepartierne pleier at stipuleres, at Skibe gaar saa langt med Ladninger som Farvandets Dybde tillader. Mindre Partier Bord indføres undertiden, nu sjelden, og sædvanlig med norske Skibe.

## Itzehoe.

Skibe paa 12—14 Fods Dybgaende kan i Flodtiden passere opad Stör lige til Byen. Fast ansatte Lodser findes ikke, men der medtages en lokalkjendt Mand, sædvanlig fra Glückstadt. Ogsaa Havnemester H. Stange i Iszehoe pleier paa skriftlig Begjæring at nedsende paalidelig Veiviser til Flodmundingen.

For Seilskibe er ved Opgaaende Lods mindre nødvendig end Bugserdampbaad, hvilken sidste stedse er at faa nedenfor Glückstadt. Uden Bugserdampskib er skarptbyggede Seilskibe ved Vendingerne i Flodens mange Svinger i stor Fare for at komme paa Grund, selv om Lods er ombord. Med Bugserhjælp behøver Seilskibe blot ca. 2 Timer for at komme op til Itzehoe fra Störflodens Munding. Afgiften er efter Fartøiets Drægtighed M. 45—60. Vandstanden afhænger af Floden, og Vandet falder ved sædvanlig Ebbe 2 1/2 M. Ved lav Vandstand maa nogle i Flodbunden siden lang Tid henliggende farlige Pæle omhyggelig undgaaes.

Havnepenge. Fra udenlandske Havne kommende Fartøier erlægger, naar Drægtigheden ikke overstiger 170 Kbm., 5 pf. pr. Kbm. Fartøier paa over 170 Kbm. betaler 10 pf. pr. Kbm. for Indgaaende og ligesaa meget for Udgaende. Ballastet eller tomt Fartøi erlægger Halvdelen.

Efter Opgave fra Vicekonsulen ankom i 1891 fra Norge 12 Ladninger Stav, hvoriblandt 4 i norske Fartøier. Drammen og Fredriksstad er de fornemste Exportsteder. Itzehoe besøgtes ikke i 1891 af noget svensk Fartøi, men fra Sverige ankom 35 fremmede, hvoraf 28 fra Halmstad med Sten, 4 fra diverse Havne med Stav og 3 med Bord. Til Sverige var ingen Export, men 6 Ladninger Cement afgik til norske Havne.

Med Dampskib indførtes Raasukker fra Stettin for Chs. de Vos & Co.'s herværende Sukkerrefineri, og herved stipuleres, at Befragterne skal svare for mulig nødvendige Lægtene paa Störfloden.

## Kiel.

Havnen har tilstrækkelig Dybde for de største Fartøier, og da Farvandet er omhyggelig udstykket, benyttes ikke ofte Lods. Importen bestaar hovedsagelig af Stenkul, Trævarer og Korn; Exporten af Mel, hvilken sidste er af forholdsvis mindre Omfang. Havnen besøgtes i 1891 af 328 svenske Fartøier paa 56 396 Tons og 15 norske paa 4 052 Tons. Af de førstnævnte var 141 Dampskibe paa ialt 35 124 Tons, af de sidstnævnte 2 paa 1 673 Tons. Ved Afslutning af Certepartier er det tilraadeligt særskilt at fastsætte Antallet af Lade- og Lossedage, og Føreren bør inden Afgangen fra Lastepladsen opgjøre med Afladeren angaaende eventuelt til Betaling forfaldne Overliggedage. Paa Konossementet bør Skipperen altid tegne: „frei von Mass und Beschädigung“ (Dimensionerne ubekjendte, fri for Skade).

Lodsning. Skjønndt Lodstvang ikke finder Sted, kan Lods stedse faaes ved Stationen Labö. Betalingen er efter Fartøiets Dybgaaende:

1. For Lodsning fra Bülk til Holtenua og omvendt:
  - a) Naar Fartøiets Dybgaaende ikke overstiger 2 M.: Sommertaxt M. 7.40, Vintertaxt M. 9.80. b) Ved større Dybgaaende end 2 M., pr. Decm., Sommertaxt M. 0.37, Vintertaxt M. 0.49.
2. For Lodsning fra Bülk til Kiel og omvendt:
  - a) Naar Fartøiets Dybgaaende ikke overstiger 2 M.: Sommertaxt M. 9.80, Vintertaxt M. 13.00. b) Ved større Dybgaaende end 2 M., pr. Decm., Sommertaxt M. 0.49, Vintertaxt M. 0.65.
3. For Lodsning fra Bülk til Eckernförde:
  - a) Naar Fartøiets Dybgaaende ikke overstiger 2 M.: Sommertaxt M. 12, Vintertaxt M. 18. b) Ved større Dybgaaende end 2 M., pr. Decm. Sommertaxt M. 0.60, Vintertaxt M. 0.90.
4. For Lodsning fra Bülk til Flensburger Førde eller Heiligenhafen:
  - a) Naar Fartøiets Dybgaaende ikke overstiger 2 M., Sommertaxt M. 20, Vintertaxt M. 26. b) Ved større Dybgaaende end 2 M., pr. Decm. Sommertaxt M. 1, Vintertaxt M. 1.30.
5. Naar et til Holtenua eller Kiel bestemt Fartøj først efter Passering af Fæstningen Friederichsort faar Lods, erlægges kun Halvdelen af de under 1 og 2 fastsatte Afgifter.

Anm. 1. Maa Lodsens forblive ombord over 24 Timer, faar han 3 M. for hver overskydende Dag.

Anm. 2. Medfører Lodsens ikke egen Baad, faar han Godtgjørelse for Hjemreisen.

Toldbehandling. Ved Friedrichsort ligger et Vagtskib, der om Natten har heiset en rød Lanterne; om Dagen heises paa Gaffelen det tyske Toldflag. Alle fra Søen indkommende Handelsskibe skal her lægge bi eller ankre, hvorpaa Toldbetjenten i en Robaad møder Fartøierne. Udenfor Kieler Førde krydser ingen Toldkutter. I Havnen indkommende Skippere skal, naar Toldklarering finder Sted, strax anmelde sig paa Toldboden og derefter i Havnekontoret.

Bugsering. Taxt findes ikke, men man akkorderer med nogle af de talrige smaa Passagerdampskibe som trafikerer i Havnen.

Uddrag af Havnereglementet m. M. Den Del af Havnen, hvor de tyske Krigsskibe pleier at ligge til Ankers, maa hverken for Ind- eller Udgaende passeres af Handelsfartøier, naar ikke Modvind tvinger til Krydsning eller Fartøier maa tage denne Vei for at naa sit Bestemmelsessted ved

Stranden. Ei heller maa Fartøier her gaa til Ankers. De regelmæssig trafikkerende Passagerdampskibe undtaget, maa de ved Skibsbryggen liggende Fartøier kun fra Kl. 6 Fm. til 10 Aften holde Ild og Lys tændt ombord.

Ved de 2 000 M. lange Kaier er Dybden 4.6—6 M. Ferskt Vand bringes til Siden i Pramme.

Havneafgifter. I Havnepenge erlægges for hver Kubikmeter af Nettodrægtigheden:

	Indkommende.	Udgaaende.
1) Til og med 170 Kbm.:		
For optaget Lasterum . . . . .	10 pf.	10 pf.
- uoptaget — . . . . .	5 -	5 -
2) Over 170 Kbm.:		
For optaget Lasterum . . . . .	12 -	12 -
- uoptaget — . . . . .	6 -	6 -

Anm. 1. Bestaar Lasten kun af Ved, Salt, Hø, fersk Sild, Tørv etc., betales samme Afgifter som for ballastet Fartøi.

Anm. 2. Fartøier, hvis Ladning udelukkende bestaar af Tagsten, Tagskifer, Cement, Granit, Kalk, Koks, Mursten, Kridt, Stenkul, etc., betaler for optaget Lasterum kun  $\frac{3}{4}$  af de fulde Havnepenge.

Anm. 3. Fartøi i Vinterhavn erlægger 10 pf. pr. Kbm.

Reparationer. Foruden det keiserlige Værft i Ellerbek, hvis store vaade Dok undertiden ogsaa stilles til Handelsskibes Forføining, findes 5 private Skibsværfter med 2 Vaaddokker.

Skibsklarerere og Kommissionærer: Sartori og Berger, A. F. Amtrup Sohn, E. F. Ohrt, Paulsen & Ivers og W. Gartzten & Co.

Advokater. (Rechtsanwälte): Justizrath H. Meier, Drs. jur. H. Thomsen & Bock, Justizrath H. Brandt m. Fl.

Havaridispachør findes ikke paa Stedet, men man pleier i paakommende Tilfælde at henvende sig til Altona.

Udgiftsregning No. 1 for et Fartøi paa 100 Registertons ankommet fra Sverige med Trævarer og afgaaet i Ballast.

Tolddeklaration . . . . .	M. 0.50
Havne- og Bryggepenge . . . . .	„ 51.30
Havnelods M. 4 à 5.	„
Klarering 67 Læster à 40 pf.	„ 26.80
Ballast à 1 M. pr. Ton.	
Drikkevand à 1 M. pr. Fad.	
Inkassaprovision for Fragten $\frac{1}{2}$ %.	

P. f. Udgiftsregning No. 2 for et Dampskib paa 200 Registertons (= 567 Kbm. eller 134 Normallæster), indkommende med Trælaster, udgaaende tom.

Tolddeklaration og Tilladelse til at anlægge ved Brygge (Brückenzettel) M.	3.50
Havne og Bryggepenge . . . . .	116.25
Lodspenge ind og ud (naar Lods tages) . . . . .	—
Havnelods ( - - - ) . . . . .	—
$\frac{1}{2}$ % Inkassationsprovision paa Fragten . . . . .	—
Klarering, 134 Normallæster à 40 pf. . . . .	53.60
Toldvagt M. 2—6.	

Anmærkninger. Lodstvang findes ikke (se ovenfor under Lodsning), men Lodspengene er om Sommeren ca. M. 1.50 pr. Fod dybgaende ved Indgaende og det samme for Udgaende. Losning af Kul pleier at betales med M. 15 pr. Keel.

Kutymerne ved Lastning og Losning er noget ubestemte.

- 1) Dampskibe lossere eller laster sædvanlig paa 1—2 Dage; Seilskibe behøver 4—8.
- 2) Liggedagene begynder at dreie for Seilskibe Dagen efter skeet Indklarerung, forudsat at Fartøiet er klart til at losse eller lade. Dampskibe kan, naar Certepartiet ikke indeholder anden Bestemmelse, begynde, saasnaart Skipperen efter skeet Indklarerung har meddelt Modtageren eller Afladeren behørig Varsel, og begynder da Liggetiden at beregnes.
- 3) Losning i Lægtere, der her sjelden forekommer, betales af Modtageren, og har Fartøiet ei noget Ansvar for Varerne under Transporten.
- 4) Liggedagene beregnes ogsaa under Losning i Lægtere.
- 5) Kvittering udstedes ikke for Ladningen, før den gaar ombord.
- 6) Med Undtagelse af Stykgods har Skibet ingen Udgifter for Ladningens Transport til eller fra Bord.
- 7) Ladningen behøver ikke for Skibets Regning at opstables paa Kai.
- 8) Hvis Skibet under Losning eller Lastning maa forhales til en anden Plads, uden at Kjøbmanden dertil har givet Anledning, bevirker dette Afbrydelse i Liggedagene.
- 9) Skipperen kan under Losning og Lastning efter Behag anvende eget Mandskab (Se dog nedenfor under Neumühlen).
- 10) Som Arbeidsdage ansees hverken Søn- og Helligdage, og heller ikke saadanne Dage, hvorpaa for Veirets Skyld Losning eller Indlastning ikke kan ske.
- 11) Krudt, Petroleum og andre ildsfarlige eller explosive Varer losses paa bestemte Pladse.
- 12) Skipperen kan, om han ønsker det, for hver Dag begjære Fragt eller Garanti fra Bank, for hvad der losses.
- 13) Er Konnossementet rent, er Skibet ansvarligt for Varernes Vægt. Edsvorne Veiere findes.

Neumühlen. Ved Aaen Swentines Udløb i Kielerbugten ligger Byen Neumühlen med den største Vand- og Dampmølle paa det europæiske Fastland. Den tilhører Baltische Mühlengesellschaft og kan paa 24 Timer formale 6 000 ctr. Hvede. Større Skibe paa til og med 4 M. Dybgaende kan indløbe i Aamundingen lige til Møllen.

Alle for Baltische Mühlengesellschaft befrægtede Skibe maa gaa tilankers udenfor Swentine samt anmelde sig paa Kompagniets Kontor for at faa vide, naar de kan seile op. Losningen besørger udelukkende af Selskabets Folk, og Betaling erlægges for Fartøier paa til og med 100 Tons med 40 pf. pr. Tons à 1 000 Kg., og for Fartøier paa over 100 Tons med 60 pf. pr. Ton. Andre Havneudgifter erlægges ikke her. Skibe, som lossere i Lægtere udenfor Swentine, maa være behjælpelige med Vindspil og Mandskab ved Udosningen

Alle Skibe har at adressere sig til Selskabets Skibsmægler J. D. Schütt i Neumühlen.



## Howacht.

I Ladestedet Howacht, 54° 19' 12" N. B. og 10° 41' O. L. fra Gr. ved Howachter Bucht findes Toldkammer, hvor Skipperen selv besørger Klareringen. Stenkul og Trævarer indføres, Korn udføres. Reden er uden Beskyttelse mod nordlige Vinde, men Ankergrunden god. Vandets Dybde paa den sædvanlige Ankerplads opgives til 4 Favne. Fast ansatte Lodser findes ikke. Sædvanlig betales 9—10 M. til Personer, der møder Fartøjerne 1 Mil tilsøs og fører dem til Ankerpladsen. Da Losningen sædvanlig sker raskt, og Lodspenge næsten er den eneste Udgift, kommer Skibsførere, som kjender Stedet, ikke ugjerne tilbage, ialfald om Vaaren og Sommeren.

Stedet besøges stundom af svenske og norske Skibe paa 120—130 Tons. I Nærheden ligger den lille By Lütjenburg.

## Neustadt i Holstein.

Havnen, hvis Dybde ved normal Vandstand er 4 M., har ved sydvestlige Vinde  $\frac{1}{2}$  M. mindre Vand. Til Veiledning for Fartøier, som om Natten anløber Reden, tjener Fyret ved Pelzerhaken med hvidt roterende Lys, synligt i 12 Sømiles Afstand. Reden er god og paa Grund af sin under høi Søgang beskyttede Beliggenhed et sædvanligt Tilflugtssted for Skibe, der agter sig til Lübeck. I Havnen lossede i 1891 20 svenske Skibe paa 1 970 Tons og 8 norske paa 1 122 do.

Lodsvæsen. Lodsstationen er halvveis mellem Fyrtaarnet paa Pelzerhaken og Neustadt. Taxten er som følger:

	Sommertaxt 1ste April— 30te Sept.	Vintertaxt 1ste Okt.— 31te Marts.
1) For Indlodsning fra Søen til Neustadts Red eller Havn pr. dm. af Dybgaandet . . . . .	M. 0.28	M. 0 35
2) For Udlodsning fra Havnen eller Reden tilsøs pr. dm. . . . .	" 0.21	" 0.28
3) Fra Havnen eller Reden til Travemünde pr. dm.	" 0.63	" 0.84
4) Fra Havnen eller Reden til Fehmarn-Sund . . .	" 1.26	" 1.68
5) Fladbyggede Skibe forsynet med Sværd erlægges Halvdelen mere end fastsat i 1—4.		
6) Ved Beregning af Skibes Dybgaende regnes Brøk af en Decimeter for en hel.		
7) Selv om en Del af Lasten maa losses paa Reden erlægges Lodspenge efter Skibets Dybgaende før Losningen.		
8) Maa Lodsøn blive ombord 24 Timer faar han for hver overskydende Dag . . . . .	" 2.25	" 2 25
9) Ved Lodsning til Travemünde eller Fehmarn-sund faar Lodsøn for Tilbageveien pr. Kbm. . .	" 0.05	" 0.05
10) Benyttes Lods for at forankre Fartøi udenfor Havnen paa et for Overvintring passende Sted, erlægges ialt . . . . .	" —	" 7.20

Skibsklarerere: F. W. Bernitt og C. M. F. Wolter.

A n m. Bugserdampskibe maa bestilles fra det 9 Sømil bortliggende Travemünde. Kun lettere Reparationer paa Skibe kan udføres. Ballast koster M. 1.20 pr. Ton. I en ved den indre Havn værende Pumpe er rigelig Forsyning med Drikkevand.

Af Trævarer lossere Seilskibe 10 Std. daglig. Liggedagene begynder at dreie fra Dagen efter Indklareringen. Lægterpenge betaales af Modtageren, og Fartøiet svarer ikke for Varerne under Transporten i Lægteren.

Udgiftsregning No. 1 for et Fartøi paa 135.35 Register-tons = 383.04 Kbm., indkommet med Ladning, udgaaende i Ballast.

Lodspenge for Indgaaende pr. 33 dm. Dybgaaende à 28 pf. (Sommertaxt) . . . . .	M.	9.24
Havnepenge for Indgaaende à 10 pf. pr. Kbm. . . . .	„	38.30
Do. „ Udgaaende à 5 pf. „ — . . . . .	„	19.15
Pramme med ca. 50 Tons Ballast . . . . .	„	61.00
Lodsning ud for 24 Dm. à 21 pf. (Sommertaxt) . . . . .	„	5.04
Klarering . . . . .	„	20.00
Konsulatafgift . . . . .	„	9.64
		<hr/>
	M.	162.37

Udgiftsregning No. 2 for et Fartøi paa 102.25 Tons, ankommet med Ladning, afgaaet i Ballast.

Lodsning ind og ud . . . . .	M.	15.21
Havnepenge for Indgaaende à 10 pf. pr. Kbm. . . . .	„	28.60
Do. „ Udgaaende à 5 „ „ — . . . . .	„	14.30
Konsulatafgift . . . . .	„	7.29
Ballast inkl. Brug af Presenninger . . . . .	„	45.00
Klarering . . . . .	„	14.50
		<hr/>
	M.	124.90

Udgiftsregning No. 3 for et Fartøi paa 182.77 Tons = 577.25 Kbm., indkommende med Trævarer, afgaaende i Ballast.

Indkommende Lodspenge for 40 Decimeters Dybgaaende à 28 pf. (Sommertaxt) . . . . .	M.	11.20
Havnepenge, indkommende, à 10 pf. pr. Kbm. . . . .	„	51.70
Do., udgaaende, à 5 pf. pr. Kbm. . . . .	„	25.85
40 Tons Ballast à M. 1.22 . . . . .	„	48.80
Lodsning ud for 24 dcm. à 21 pf. (Sommertaxt) . . . . .	„	5.04
Konsulatafgift . . . . .	„	13.07
Klarering . . . . .	„	32.00
		<hr/>
	M.	187.66

## Rendsburg.

Fra Østersøen hidkommende Skibe har at passere 5 Sluser; fra Nordsøen kommende 1. Disse Slusers Dimensioner er: Længde 28.7 M., Bredde 7.45 M. og Dybde 2.68 M. = det normale Kanalmaal. Ved høi Vandstand

er Dybden lige til 3 M. For Slusernes Skyld kan Skibe paa over 30 M. Længde og 8 M. Bredde ikke passere Eider-Kanalen.

Lodstaxt. 1. Paa Eider-Kanalen fra Holtenu til Rendsburg.

- a) For Seilskibe og Dampskibe under Kanalmaalet . . . . M. 18.00  
 b) " Do. " Do. over Do. . . . . " 24.75

Paa Kanalen er Lodstvang for alle Dampskibe og for Seilskibe over Kanalmaalet.

2. Paa Nedre Eideren fra Rendsburg til Tönning.

- a) For Seilskibe paa indtil 250 Kbm. pr. Kbm. . . . . 14 pf.  
 for hver overskydende Kbm. . . . . 7 "  
 b) for Dampskibe pr. Kbm. . . . . 7 "

Der tages forsaavidt Hensyn til Veiens Længde, at der ved Lodsnng paa Nedre Eideren erlægges for en Strækning af indtil 30 Km.  $\frac{1}{4}$  af de fulde Lodspenge; for indtil 60 Km.  $\frac{1}{2}$  og indtil 90 Km.  $\frac{3}{4}$ . Det mindste som betales er M. 13.50.

3. Fra Tönning tilsøs, se Tönning.

Afgifter for Befaring af Eider-Kanalen.

- a) for lastet Fartøi pr. Kbm. 12 pf.  
 b) " ballastet eller tomt pr. Kbm. 4 pf.

Ved Modvind kan Seilskibe fremskaffes ved Heste eller Bugserdampskib.

Havnepenge i Byen Rendsburgs Havn: Fra 10—22 Kbm., pr. Kbm. 5 pf., fra 22—55 Kbm., M. 2—25 pr. Fartøi, fra 55—109 Kbm. M. 4—50 pr. Fartøi, fra 109—275 Kbm., M. 9 pr. Fartøi, fra 275—495 Kbm. M. 13—50 pr. Fartøi, fra 495 Kbm. og derover M. 18 pr. Fartøi.

Ved private Bordtomter, Værkstederne i Carlshütte og Guanofabriken, hvor svenske og norske Skibe næsten udelukkende lægger til, betales ikke Havnepenge.

Til Rendsburg ankom i 1891 15 svenske Skibe paa 996 Tons, men intet norsk. Importen fra Sverige bestod af Bord, Sparrer, Granit, Tagspann m. M. Fra Norge indføres mindre Partier  $\frac{3}{4}$ "  $\times$  5" saakaldte „Verschaalungsbretter“ samt Apatit.

Reparationer: Dampskibe kan istandsættes ved Værkstederne i Carlshütte; Seilskibe paa Værft i Nübbel. Begge Steder ligger i Nærheden af Rendsburg.

Skibsmæglere: Zerssen & Co.

Advokater: Justitzrath Wiggers, Justitzrath Wille m. Fl.

Udgiftsregning No. 1 for et Fartøi paa 300 Kbm. ankommet fra Østersøhavn til Rendsburg med Trævarer:

Lodspenge fra Holtenu til Rendsburg . . . . .	M. 24.75
Kanalafgift à 12 pf. pr. Lbm. . . . .	" 36.00
	<hr/> M. 60.75

Havnepenge betales ikke ved private Bordtomter.

Do. (eventuelt) i Byen Rendsburg . . . . . M. 13.50

Udgiftsregning No. 2 for et Dampskib paa 400 Kbm., bestemt til Havn ved Elben eller Weser og passerende gjennem Eider-Kanal samt Nedre Eideren:

Lodsning:	
a) fra Holtenau til Rendsburg .	M. 24.75
b) - Rendsburg-Tönning . . .	- 28.00
c) - Tönning tilsøvs . . . .	. - 26.00
	M. 78.75
Kanalafgift	. - 48.00
	M. 126.75

## R o s t o c k .

Indførsel: Petroleum, Sild, Trævarer, Jern, Ris, Kolonialvarer m. M. Udførsel: Korn og Malt.

Havnen besøgtes i 1891 af 103 svenske Skibe paa 9348 Tons og af 30 norske paa 6581 Do. Farvandet, som ved Warnemünde er 18 eng. Fod, har i Indløbet til Rostock og i Byens Havn en Dybde af 14 eng. Fod. Man er dog sysselsat med overalt at opmudre Vandet til 16 eng. Fod. Rostock er Signalsted for Deutsche Seewarte, hvis herværende Agent regulerer Kompasser. Kronometre justeres i Navigationsskolen. For Deviationsbestemmelser er ved S. V. Enden af Stranden en Duc d'Albe, om hvilken Fartøier med Lethed kan hales ved løbende Ringe. Fra Duc d'Alben er der gjort følgende Azimuthbestemmelser: Møllen ved Dierkow peiles, virkelig N. 39<sup>o</sup>, 6 O., magnet. N. 51<sup>o</sup> 0 O., Fabrikskorstenen paa Carlshof, virkelig N. 80<sup>o</sup>, 8 O., magnet. S. 87<sup>o</sup>, 8 O., Do. paa den kemiske Fabrik Bramow, virkelig N. 47<sup>o</sup>, 1 W., magnet. N. 58<sup>o</sup>, 5 W., alt paa 1—2 Sømil Afstand.

### Lodspenge i Warnemünde og Rostock:

I. I Warnemünde særskilt for indkommende og udgaaende, saavel med Ladning som i Ballast, ca. 3 Rm. pr. engelsk Fod af Fartøiets Dybgaaende.

II. Fra Warnemünde til Rostock og omvendt: Til og med 25 Register-ton, M. 5, 25—50, M. 6, 50—75, M. 8, 75—100, M. 10, 100—125, M. 12, 125—150, M. 14, 150—175, M. 16, 175 og derover, M. 18.

Bugsering. Egentlige Bugserdampskibe findes ikke, undtagen det Byen tilhørende Dampskib „Warnow“ (ca. 40 nominelle Hestkræfter), hvilket blot i Nødshjælp yder Hjælp. Man akkorderer med nogle af de mange Passagerdampskibe, og Konkurrentsen er saa stærk, at Taxterne sjelden følges.

Havnepenge. Efter 1 Juli 1889 erlægges i Havnene Rostock og Warnemünde følgende Afgifter:

1. Indkommende Fartøier med Ladning 40 pf., ballastede eller tomme 20 pf. pr. Reg. Ton = 2.83 Kbm. Nettodrægtighed.
2. Udgaaende Fartøier med Ladning 40 pf., ballastede eller tomme 20 pf. pr. Reg. Ton.
3. Seilfartøier paa 60 Reg. Tons = 169.80 Kbm, eller mindre Drægtighed, saavel indkommende som udgaaende, Halvdelen af de under 1 og 2 fastsatte Afgifter.
4. Fartøier paa over 60 eng. Tons der i Rostock eller Warnemünde lossere en Del af indehavende Ladning og afgaar uden at indtage ny, regnes ved Udgaende som værende i Ballast eller tomme.
5. Fartøier paa over 60 Reg. Tons, hvis Ladning ikke overstiger Tyvendelen af Nettodrægtigheden, behandles baade ved Indgaaende og Udgaende som ballastede eller tomme. Herved ansees 10 Centner Varer = 0.353 Reg. Tons eller 1 Kbm. Nettodrægtighed.

6. Fartøier, som paa samme Reise besøger begge Havne Rostock og Warnemünde, erlægger kun en Gang Havnepenge.

7. Foruden Havnepenge erlægges Kran- og Liggepenge, nemlig:

a) For Benyttelse af Byen tilhørende Haandkran 50 pf. Timen; paa-begyndt Time regnes som hel.

b) Af Fartøier, som tvinges til at overvintre i Warnemünde, 10 pf. pr. Maaned for hver Reg. Ton af Drægtigheden; af Fartøier, som overvintre eller oplægges i Rostock, 5 pf. pr. Ton om Maaneden fra og med den 7de, hvorved paabegyndt Maaned regnes for hel.

Reparationer. Træskibe kan istandsættes paa tre Værfter (hos E. Burchard & Co., Otto Ludewig og J. Møller.) Derhos findes et fjerde betydeligere Værft (Rostocker Actien-Gesellschaft für Schiff & Maschinenbau) med Patentslip for Damp- og Seilskibe paa indtil 1 000 Tons død Vægt.

Skibsmæglere: T. W. Fischer, Otto Wiggers, Meyer & Kempowsky og Herman G. Kühl.

Havariagenter: F. W. Fischer, B. zur Nedden og C. Leithoff.

Advokater (Rechtsanwälte): Hugo Busch, Dr. jur. Georg Maass, Dr. jur. Paul Behm m. Fl.

Udgiftsregning No. 1 for et svensk Fartøi, paa under 60 Tons ( $32\frac{1}{100}$ ) ankommende og afgaaende med Ladning.

Lodspenge fra Søen til Warnemünde . . . . .	M.	11.50
Do. - Warnemünde tilsøs . . . . .	"	11.50
Havnepenge for indgaaende af 33 Reg. Ton à 20 pf. . . . .	"	6.60
Do. - udgaaende - 33 - - à 20 - . . . . .	"	6.60
Konsulatafgift . . . . .	"	2.29
Bidrag til de Skibbrudnes Redning . . . . .	"	0.25
Mindre Udgifter . . . . .	"	0.25
Klarering i Rostock og Warnemünde à 20 pf. . . . .	"	6.60
Toldvagt . . . . .	"	0.90
		M. 46.49

Udgiftsregning No. 2 for samme Fartøi som No. 1, ankom-mende med Ladning, afgaaende i Ballast.

Lodspenge fra Søen til Warnemünde . . . . .	M.	11.50
Do. - Warnemünde tilsøs . . . . .	"	6.50
Havnepenge indgaaende, 33 Reg. Tons à 20 pf. . . . .	"	6.60
Do. udgaaende, 33 - - à 10 - . . . . .	"	3.30
Konsulatafgift . . . . .	"	2.29
Bidrag til de Skibbrudnes Redning . . . . .	"	0.25
Mindre Udgifter . . . . .	"	0.25
Klarering i Rostock og Warnemünde à 20 pf. . . . .	"	6.60
Toldvagt . . . . .	"	0.90
		M. 38.19

Udgiftsregning No. 3 for et svensk Fartøi paa over 60 Reg. Tons (161 Tons), indkommende og afgaaende med Ladning.

Lodspenge fra Søen til Warnemünde . . . . .	M.	34.60
Do. - Warnemünde tilsøs . . . . .	”	34.60
Havnepenge, indkommende, 161 Reg. Ton à 40 pf. . . . .	”	64.40
Do. udgaaende, 161 Reg. Ton à 40 pf. . . . .	”	64.40
Konsulatafgift . . . . .	”	11.50
Bidrag til de Skibbrudnes Redning . . . . .	”	0.50
Mindre Udgifter . . . . .	”	0.75
Klarering à 20 pf. . . . .	”	32.20
Toldvagt . . . . .	”	2.40
		<hr/>
	M.	245.35

Udgiftsregning No. 4 for samme Fartøi som No. 3, indkommende med Ladning, udgaaende i Ballast.

Lodspenge fra Søen til Warnemünde . . . . .	M.	34.60
Do. - Warnemünde tilsøs . . . . .	”	17.35
Havnepenge indkommende, 161 Tons à 40 pf. . . . .	”	64.40
Do. udgaaende, 161 Tons à 20 pf. . . . .	”	32.20
Ballastvægter . . . . .	”	3.60
Ballast à 1 M. pr. Ton . . . . .	”	25.00
Konsulatafgift . . . . .	”	11.50
Bidrag til de Skibbrudnes Redning . . . . .	”	0.50
Mindre Udgifter . . . . .	”	0.75
Klarering à 20 pf. . . . .	”	32.20
Toldvagt . . . . .	”	2.40
		<hr/>
	M.	224.50

Udgiftsregning No. 5 for et tydsk Dampskib paa 422 Registertons, indkommende med Stenkul, afgaaende med Korn.

Lodspenge fra Søen ca. M 3 pr. Fod Dybgaaende . . . . .	M.	45.10
Do. tilsøs - ” 3 - - - - -	”	50.60
Do. fra Warnemünde op til Rostock . . . . .	”	18.90
Do. - Rostock ned til Warnemünde . . . . .	”	19.35
Licens for Losning . . . . .	”	2.00
Havnepenge . . . . .	”	312.28
$\frac{1}{2}$ % Inkassaprovision paa Fragten . . . . .	”	15.46
Klarering i Rostock og Warnemünde . . . . .	”	100.00
$2\frac{1}{2}$ % Befragtningsprovision for indkommende Last . . . . .	”	77.39
$2\frac{1}{2}$ % — — — — — udgaaende . . . . .	”	112.52
Leie for Landgangsplanker . . . . .	”	10.00
Baadhjælp paa Revieren . . . . .	”	3.00
Toldvagt til Warnemünde . . . . .	”	4.50
Telegrammer . . . . .	”	6.35
Brevporto, mindre Udgifter og Toldstempler . . . . .	”	9.80
		<hr/>
	M.	787.25
Losning af Kullasten . . . . .	”	404.00
Stuvning af Kornlasten . . . . .	”	115.00
		<hr/>
	M.	1 306.25

Udgiftsregning No. 6 for et svensk Skib paa 195 Tons,  
ankommet med Trævarer og afgaaende i Ballast:

	Debet.	Credit.
Fragt for 15 170 Kbf. Sparrer à Kr. 4.50 pr.		Kr. 2 167.15
31 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> Kbf. . . . .		<u>M. 2 438.04</u>
	efter Kurs af 112 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> ‰	
Fragaar:		
Lodspenge fra Søen til Warnemünde . . . . .	M. 38.10	
Do. fra Warnemünde tilsøs . . . . .	- 27.80	
Lodsens Transport . . . . .	- 3.00	
Toldexpedition ind og ud . . . . .	- 3.50	
Havnepenge indkommende af 195 Tons à 40 pf. . . . .	- 78.00	
Do. udgaaende - 195 — à 20 pf. . . . .	- 39.00	
Ballastvægtene . . . . .	- 3.60	
30 Tons Ballast à M. 1.06 pr. Ton . . . . .	- 31.80	
Klarering i Rostock og Warnemünde à 20 pf. pr. Ton . . . . .	- 39.00	
Konsulatafgift . . . . .	- 13.93	
Toldvagt . . . . .	- 2.40	
Bugsering fra Warnemünde til Rostock og tilbage . . . . .	- 60.00	
3 % Befragtningskommission, indkommende . . . . .	- 73.14	
Stempel paa Certepartiet m. m. . . . .	- 3.50	
Bidrag til de Skibbrudnes Redning . . . . .	- 0.50	
Vexelomkostninger . . . . .	- 1.00	
Porto m. m. . . . .	- 1.20	
	<u>-</u>	419.47
		<u>M. 2 018.57</u>

Udgiftsregning No. 7 for et tydsk Fartøi paa 581 Reg-  
Tons, ankommende fra Grimsby med Kul og afgaaende til  
London med Sukkerlast:

	Debet.	Credit.
Fragt til Warnemünde for 190 Tons Kul à 5 sh. 3 d.		£ 49.17.6
Do. - Rostock - 684 - - - 5 sh. 6 d.		- 188. 5.4
		<u>£ 238. 2.10</u>
	à M. 20.40	M. 4 858.09

Fragaar:

2 % Adressekommission af M. 4,858.09 . . . . .	M. 97.16	
Lodspenge fra Søen til Warnemünde . . . . .	- 63.35	
Do. - Warnemünde til Rostock . . . . .	- 18.90	
Do. - Rostock til Warnemünde . . . . .	- 19.35	
Do. - Warnemünde tilsøs . . . . .	- 74.55	
Toldexpedition ind og ud . . . . .	- 4.50	
Havnepenge indkommende af 581 Tons à 40 pf. . . . .	- 232.40	
Do. udgaaende - 581 — - 40 - . . . . .	- 232.40	
Klarering i Rostock og Warnemünde 581 Tons à 20 pf. . . . .	- 116.20	
Toldvagt . . . . .	- 25.35	
Lægtene for Sukkerladningen . . . . .	- 100.00	
<sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Inkassakommission paa Fragten indkommende		
M. 4,760.63 . . . . .	- 23.80	
	<u>-</u>	M. 4 858.09

	Transport M.	M.
Losning af Kullasten . . . . .	- 608.40	
2 <sup>1</sup> / <sub>2</sub> % Befragtningsprovision paa indkommende Fragt	- 119.02	
3 % Do. paa udgaaende Fragt M. 6 816.43	- 204.49	
Stempler paa Certepartierne m. m. à M. 4.50 . . . . .	- 9.00	
Bidrag til de Skibbrudnes Redning . . . . .	- 1.00	
Stuerregning for Sukkerladningen . . . . .	- 341.50	
Telegrammer . . . . .	- 3.95	
Halm for Sukkerladningen . . . . .	- 15.00	
2 % Adressekommission paa Sukkerfragten M. 6 816.43	- 136.33	
		- 2 446.45
		<u>M. 2 411.64</u>

Udgiftsregning No. 8 for et norsk Fartøi paa 193 Reg-  
Tons, kommende fra Bergen med Sildeladning, hvoraf en  
mindre Del lossedes i Rostock, Resten i Stettin:

	Debet.	Credit.
Fragt for 606 Tdr. Sild à M. 1.50 . . . . .		M. 909.00
Fragaar:		
Lodspenge fra Søen til Warnemünde . . . . . M.	31.10	
Do. - Warnemünde til Rostock . . . . .	- 18.90	
Do. - Rostock til Warnemünde . . . . .	- 19.35	
Do. - Warnemünde tilsøs . . . . .	- 28.60	
Lodsens Transport til og fra Bord . . . . .	- 5.00	
Toldexpedition ind og ud . . . . .	- 4.50	
Havnepenge, indkommende af 193 Tons à 40 pf.	- 77.20	
Do. udgaaende - 193 — - 20 -	- 38.60	
Klarering, 193 Tons à 20 pf. . . . .	- 38.60	
Konsulatafgift . . . . .	- 13.79	
Toldvagt . . . . .	- 14.40	
Bidrag til de Skibbrudnes Redning . . . . .	- 1.00	
Stuerregning . . . . .	- 18.18	
Baadhjælp . . . . .	- 2.00	
Plankeleie . . . . .	- 3.00	
		- 314.22
		<u>M. 594.78</u>

#### Anmærkninger:

1. Ved Losning af Trævarer pleier 12 Standards pr. Arbejdsdag at fastsættes; ved Indlastning af Varer er 50 Tons det sædvanlige.
2. Liggedagene begynder at dreie Dagen efter Indklareringen, samt naar Fartøiet har faaet sig Plads anvist.
3. Er ikke anderledes fastsat, betales Lægterne af Fartøiet, og Liggedagene begynder først at regnes, naar dette efter endt Losning i Lægterne er kommet til Losningspladsen.  
Under Transporten i Lægterne er Fartøiet ansvarligt for Varerne.
4. Før Indladningen udstedes ikke Kvittering for Ladningen, og Varerne pleier at regnes af Tolden.
5. For Varernes Landsætning og Ombordbringelse svarer ikke Fartøiet. Ladningen leveres frit fra Siden.



6. Ved Indladning og Losning pleier eget Mandskab at anvendes, især af Seilskibe.
7. Kornladningerne veies, og Skipperen er ansvarlig for Vægten.
8. Petroleum losses paa dertil bestemt Plads.
9. Fragten betaales efter behørig sluttet Losning.
10. Fartøiet er ansvarligt for Vægten efter Konnossement, selvfølgelig dog kun naar intet Forbehold er skeet.
11. Erstatningen for Overliggedage pleier at stipuleres til 30 pf. pr. Reg.-Ton daglig.

## Schleswig.

Havnen ligger ved Enden af den omtrent 22 Sømil lange Schleifjord. Fartøier paa 3.7 M. eller 12.14 eng. Fods Dybgaaende kan ved normal Vandstand passere Barren ved Schleimünde og komme op til Byen. Paa en udenfor Fjordens Indløb liggende Ø er Lodsstationen Schleimünde med en af de tydske Stormsignalstationer. Indfarten til Schlei er beskyttet ved to Bølgebrydere; paa den nordre Side staar et Fyrtaarn med rødt Lys, paa den sydlige et Sømærke af Jern med Kurv.

Skibsløbet er en i den udløbende Strøms Retning opmudret 58 M. bred og ved Middelsvandstand 4 M. dyb Rende. Dennes Dybde er dog ganske foranderlig og kan kun angives med Sikkerhed af Lodserne. Ved stærk østlig Vind og Søgang kan Lodserne paa Grund af den indløbende stærke Strøm med Vanskelighed komme ud, og fremmede Fartøier gjør da bedst i, ikke at anduve Schleimünde. Sikrere er det at afvente gunstigere Veir til søs eller at søge en beskyttet Ankerplads i Geltinger Bucht.

Havnen besøgte i 1891 af 21 svenske Skibe paa 2 266 Tons og 4 norske paa 195 Do. Indførselen bestaar næsten udelukkende af Trævarer, Korn og Stenkul. Udførsel finder ikke Sted.

Lodsning op til Schleswig eller tilbage koster 12 pf. pr. Kbm. af Nettodrægtigheden.

Toldbehandling. I Schleimünde er en Toldkutter stationeret, som, naar den ikke er paa Krydsning, nærmer sig indkommende Skibe paa Kyststrækningen mellem Falshöft (54<sup>0</sup> 47' N. Br.) og Norhagen, samt foretager en foreløbig Toldvisitation. Hvad enten ankommende Skibe har modtaget Besøg af Kutteren eller ikke, maa de gaa tilankers ved Maasholm (1½ Sømil indenfor Schleimünde) for ved den derværende Toldstation at undergaa Toldbehandling.

Navigationsafgift paa Schlei. Skibe paa over 170 Kbm. er lægger, naar de er lastede, 5 pf. pr. Kbm., ellers 2 pf. Skibe ladet med Stenkul, Kokes, Kalk, Teglsten, Salt, fersk Fisk, Granit, Gadesten etc. betaler som ballastede.

Skibsklarerer: A. Lass.

Advokat og Notarius publicus: I. Hein.

Reparationer foregaar ved den 16 Sømil herfra beliggende Landsby Arnis paa Skibsbygmester H. N. Paulsens Værft for Træskibe.

## Pro forma Udgiftsregninger.

Udgiftsregning No. 1 for et Seilfartøi paa 100 Register-  
tons Netto = 283 Kbm. indkommende med Trævarer, udgaa-  
ende i Ballast.

Lodspenge fra Søen til Brenning (Toldstationen Maasholm) à 4 pf. pr. Kbm. . . . .	M.	11.32
Lodsens Hjemreise . . . . .	”	0.20
Lodspenge fra Brenning til Schleswig à 8 pf. pr. Kbm. . . . .	”	22.64
Lodsens Hjemreise . . . . .	”	2.00
Lodspenge fra Schleswig til Brenning à 8 pf. pr. Kbm. . . . .	”	22.64
Lodsens Hjemreise . . . . .	”	2.00
Lodspenge fra Brenning tilsøs M. 11.32, naar Lods benyttes, hvilket dog sjelden sker.		
Skibsafgift paa Schlei à 5 pf. pr. Kbm. . . . .	”	14.15
Bugserdampbaad*) à M. 10 i Timen.		
Havnepenge, indkommende à 12 pf. pr. Kbm. . . . .	”	33.96
Do. udgaaende i Ballast à 6 pf. pr. Kbm. . . . .	”	16.98
Ballast 30 Tons à M. 1 . . . . .	”	30.00
Friskt Vand . . . . .	”	0.50
Ind- og Udklarering . . . . .	”	14.15
		<hr/>
	M.	170.54

Udgiftsregning No. 2 for et Dampskib paa 200 Register-  
tons netto = 567 Kbm., indkommende med Korn, afgaaende  
i Ballast.

Lodspenge fra Søen til Brenning (Toldstationen Maasholm) à 4 pf. pr. Kbm. . . . .	M.	22.68
Lodsens Hjemreise . . . . .	”	0.20
Lodspenge fra Brenning til Schleswig à 8 pf. pr. Kbm. . . . .	”	45.36
Lodsens Hjemreise . . . . .	”	2.00
Lodspenge fra Schleswig til Brenning à 8 pf. pr. Kbm. . . . .	”	45.36
Lodsens Hjemreise . . . . .	”	2.00
Lodspenge fra Brenning tilsøs à 4 pf. pr. Kbm. M. 22.68, naar Lods benyttes, hvilket sjelden sker.		
Skibsafgift paa Schlei à 5 pf. pr. Kbm. . . . .	”	28.35
Havnepenge, indkommende med Ladning à 12 pf. pr. Kbm. . . . .	”	68.04
Do. udgaaende i Ballast à 6 pf. pr. Kbm. . . . .	”	34.02
Losning**)		
Friskt Vand. . . . .	”	1.00
Ind- og Udklarering . . . . .	”	22.68
		<hr/>
	M.	271.68

\*) Saadan benyttes kun ved Modvind og selv da næsten udelukkende af større Skibe. Undertiden betinges i Certepartiet fri Bugsering paa Schlei paa Befragterens Bekostning.

\*\*\*) Arbeidere i Rummet skaffes af Lastemodtageren, hvorimod Fartøiet har at lade heise de fyldte Sække saa høit, at de kan umiddelbart lastes paa de langs Siden holdende Lastevogne.

Udgiftsregning No. 3 for et Dampskib paa 400 Register-tons Netto = 1133 Kbm., indkommende med Ladning paa 700 Tons Stenkul, afgaaende i Ballast.

Lodspenge fra Søen til Brenning à 4 pf. pr. Kbm. . . . .	M.	45.32
Lodsens Hjemreise . . . . .	”	0.20
Lodspenge fra Brenning til Schleswig à 8 pf. pr. Kbm. . . .	”	90.64
Lodsens Hjemreise . . . . .	”	2.00
Lodspenge fra Schleswig til Brenning à 8 pf. pr. Kbm. . . .	”	90.64
Lodsens Hjemreise . . . . .	”	2.00
Lodspenge fra Brenning tilsøs M. 45.32, naar Lods benyttes, hvilket sjelden sker.		
Skibsafgift paa Schlei à 2 pf. pr. Kbm. . . . .	”	22.66
Lægterpenge*) for ca. 200 Tons fra Søen til Schleswig à M. 2 pr. Ton . . . . .	”	400.00
Havnepenge, indkommende med Ladning à 12 pf. pr. Kbm. . .	”	135.96
Do. udgaaende i Ballast à 6 pf. pr. Kbm. . . . .	”	67.98
Losningsudgifter for 700 Tons à 70 pf. . . . .	”	490.00
Do. extra for i Lægtene lossede 200 Tons à 70 pf.	”	140.00
Toldvægt . . . . .	”	20.00
Friskt Vand . . . . .	”	2.00
Ind- og Udklarering . . . . .	”	33.99

M. 1 543.39

## Sonderburg.

Fartøier kommer til Sonderburg enten nordfra gennem Alsensund eller sydfra gennem Flensburger Aussen-Föhrde. Kystfarere tager for det meste Veien gennem Alsensund, en mindst 10 M. dyb, men smal Rende. Ved Sonderburg fører en Skibsbro med en ca. 20 M. bred Aabning over Sundet til Fastlandet. Broen aabnes for Dampskibe uden Afgift. Seilskibe under 160 Kbm. erlægges M. 1, større Skibe M. 2; dog kan ogsaa Seilskibe visse Timer i Døgnet passere frit. Skibe som ønsker Bryggen aabnet, har om Dagen at heise et Flag paa Fortoppen, om Natten en Lanterne. Skal et Fartøi gaa tilankers eller hales gennem Bryggeaabningen, gives Signal fra Bryggen ved Heisning af et Flag. Vises intet Signal, maa Skibet fortsætte sin Vei gennem Aabningen. Om Natten maa ethvert Fartøi, inden det passerer Bryggen, gaa tilankers og varpes gennem Bryggeaabningen. Naar det behøves, kan de nødvendige Tauge til Forhaling laanes mod en Erstatning af M. 1 hos Bryggevogeterne. Dampskibe passerer Bryggen med kun halv Fart. I Alsensund raader undertiden en af Vindens Retning afhængig stærk Strøm, og ved saadanne Leiligheder er det tilraadeligt at tage Lods. Havnen er en Del af Alsensund mellem Skibsbryggen og Sonderburgs Slot. Fartøier paa 8 M. Dybgaende kan trygt løbe ind, men Pladsen er begrændset. Ved Stadens Lastebrygger er 3—4 M. Vand.

Havnen besøgte i 1891 af 28 svenske Fartøier paa 2 991 Tons og 3 norske paa 960 Do. Indførselen bestaar af Trævarer, Hvede og Stenkul; Udførselen af Mel, Smør, Svin, Hornkvæg m. M.

\*) Fartøier, som stikker dybere end 12 eng. Fod, maa losse endel af Lasten i Lægtene tilsøs udenfor Schleimünde.

Lodsning. Lodserne møder sydfra kommende Skibe sædvanlig udenfor Sandbankerne ved det sydlige Indløb til Alsensund, de saakaldte Haken. Deres Baade har Sprydseil og fører Lodsflag (Orlogsflaget med 2 korslagte blaa Ankere i det venstre nedre Feldt). Efter Taxten betales:

1. For Lodsning fra Sonderburg til Reden eller omvendt, naar ikke Broen over Alsensund passerer:
  - a) for Fartøier indtil 400 Kbm. Drægtighed . . . . . M. 4.00
  - b) " Do. paa 400—1 600 Kbm. pr. Kbm. . . . . " 0.01
  - c) " Do. over 1 600 Kbm. erlægges for hver overskydende 100 Kbm. . . . . " 0.25
2. Passeres ved nogen af de nævnte Lodsninger Broen over Alsen Sund, erlægges  $\frac{1}{4}$  mere end fastsat under No. 1.
3. Fra Sonderburg til Snogbækhage, Kekenis, Birk, Hørups Red eller Augustenburg:
  - a) for Fartøier paa til og med 400 Kbm. . . . . " 8.00
  - b) " Do. " 400—1 600 Kbm. pr. Kbm. . . . . " 0.02
  - c) " Do. " over 1 600 Kbm. erlægges for hvert overskydende 100 Kbm. . . . . " 0.50
4. Fra Sonderburg til Norburg, Apenrade eller Apenrader Føhrde, Flensburgs Red, Schleimünde eller Haderslebener Føhrde:
  - a) for Fartøier paa til og med 400 Kbm. . . . . " 16.00
  - b) " Do. " 400—1 600 Kbm. pr. Kbm. . . . . " 0.04
  - c) " Do. " over 1 600 Kbm. erlægges for hvert overstigende 100 Kbm. . . . . " 1.00
5. Tomme eller ballastede Fartøier erlægger kun  $\frac{3}{4}$  af ovenstaaende Afgifter.
6. Forbliver Lods ombord over 24 Timer, erholder han for hver overskydende Dag . . . . . " 2.25
7. Derhos faar Lods for Hjemreisen pr. Km. . . . . " 0.05
8. For Sonderburger Lodsens Landsætning ved Kekenis eller Birk har Føreren at betale til Lodser, som afhenter ham . . . . . " 2.00

Toldbehandling. En Toldkutter nærmer sig sydfra kommende Fartøier, ialmindelighed mellem Fyrskibet „Kalkgrund“ og Reden samt de nordfra kommende mellem Aaresund og Norburg. Gjennem Alsen Sund passerende Skibe maa klarere i Sonderburg, hvor Toldbaad kommer langs Siden.

Bugsering. Taxt findes ikke, men der akkorderes med en af de mange til Disposition værende Dampskibe.

I Havnepenge erlægges særskilt for Indkommende og Udgaende:

1. Fartøier paa 10—60 Kbm. pr. Kbm.:
  - a) med Ladning M. 0.04, b) ballastede eller tomme M. 0.02.
2. Fartøier paa 60—160 Kbm.:
  - a) med Ladning M. 0.08, b) ballastede eller tomme M. 0.04.
3. Fartøier paa over 160 Kbm.:
  - a) med Ladning M. 0.10, b) ballastede eller tomme M. 0.05.

Fartøier paa over 60 Kbm. erlægger ved Reiser mellem tyske Havne kun Halvdelen af de under No. 2 og 3 fastsatte Afgifter.

Bestaar Ladningen udelukkende af Torv, Tagsten, Tagskifer, Cement, Granit, Kalk, Gadesten, Mursten, Afledningsrør, Kridt, Ler, Salt, fersk Fisk,

Egevirke til Skibsbygning, m. M. erlægges Havnepenge som for ballastede Fartøier.

Bestaar Ladningen af Kul eller Koks, betales kun  $\frac{3}{4}$  af Havnepengene.

An m. 1. Fritaget for Havnepenge er 1) Fartøier, som uden Ladning anløber Havnen som fragtsøgende, og atter afgaa uden Ladning; 2) i Nød-havn indkommende.

An m. 2. Fartøier i Vinterhavn erlægger fra og med den 1ste Decbr. til og med sidste Februar 5 pf. Maaneden for hver Kbm. af Nettodrægtigheden. Paabegyndt Maaned regnes som hel.

An m. 3. Seilfartøier, der uden Lods passerer Sundet ved Sonderburg, erlægger saavel ved Indgaaende som Udgaaende hver Gang  $1\frac{1}{2}$  pf. pr. Kbm. i Prikpenge. For Dampskibe er denne Afgift 1 pf. pr. Kbm.

An m. 4. Mindre Reparationer paa Seilskibe kan udføres paa herværende Værft; derimod kan kun undtagelsesvis Skader paa Dampskibe og Jernskibe istandsættes i herværende Maskinværksteder og Støberier.

Skibsklarerer: A. Petersen.

P. f. Udgiftsregninger for et Fartøi paa ca. 800 Kbm. = 282 Tons.

1. Ankommende med Stenkul og afgaaende i Ballast.

Havnepenge, indkommende à $7\frac{1}{2}$ pf. pr. Kbm. . . . .	M.	60.00
Do. udgaaende à 5 pf. . . . .	-	40.00
Lodspenge, indkommende fra Fyrskibet til Reden . . . . .	-	17.13
Do. fra Reden til Havnen . . . . .	-	8.00
Do. udgaaende fra Havnen til Reden . . . . .	-	6.00
Klarering . . . . .	-	-

2. Ankommende fra russisk Østersøhavn med Korn, afgaaende i Ballast.

Havnepenge, indkommende à 10 pf. pr. Kbm. . . . .	M.	80.00
Do. udgaaende à 5 pf. pr. Kbm. . . . .	-	40.00
Lodspenge . . . . .	-	31.13
Klarering . . . . .	-	-

3. Kommende fra anden tysk Havn, f. Ex. fra Königsberg, med Korn, afgaaende i Ballast.

Havnepenge, indkommende à 5 pf. pr. Kbm. . . . .	M.	40.00
Do. udgaaende à $2\frac{1}{2}$ pf. . . . .	-	20.00
Lodspenge . . . . .	-	31.13
Klarering . . . . .	-	-

Anmærkninger:

1. Et Seilskib paa ca. 300 Tons behøver i Almindelighed 7—8 Dage til Losning samt 4—5 do. til Lastning; et Dampskib af samme Størrelse 3 Dage til Losning og ligesaa mange til Lastning.
2. Seilskibe begynder at beregne Liggedagene Morgen efter Indklareringen, Dampskibe 3 Timer efter skeet Indklarering. I begge Tilfælde maa Skipperen ufortøvet anmelde, at han er klar til at begynde.
3. Liggedagene dreier ikke, før Fartøiet har kunnet faa Plads.
4. Da Havnen i Almindelighed er tilstrækkelig dyb, pleier Lægtene ikke at benyttes.

5. Kvittringer for Lasten udfærdiges ikke, før denne er bleven modtaget ombord.
6. Lasten losses og leveres ved Relingen.
7. Trælast opstables ved Losning for Modtagerens Regning.
8. Naar ikke Skipperen ved Forbehold paa Konnossementet har fritaget sig for Ansvar for Vægten, kan Modtageren fordrø, at Varerne skal leveres efter Vægt, men pleier han da selv at betale Veiningen.
9. Krudt losses under Politiets Opsyn og Udgifterne betales af Modtageren.
10. Saasuart en Trediedel af Lasten er ude, kan Skipperen begjære en Del af Fragten. Ansees Modtageren mindre sikker, pleier Skipperen at fordrø, at Fragten skal deponeres paa et sikkert Sted, f. Ex. i en Bank.

## T ö n n i n g .

Sædvanlig kan Skibe paa 9 Fods Dybgaende uden Vanskelighsd indløbe i Havnen og lægge til ved Bryggerne. Tønning er i de senere Aar besøgt af et og andet svensk eller norsk Fartøi med Kullast.

Ved Fragtslutning bør man om muligt, ikke forpligte sig til at adressere Fartøiet til Lastemodtageren eller hans Agenter, da man ved denne Forsigtighedsregel undgaar at betale 2 % Adressekommission paa Bruttofragten.

Skibsmæglere og Havariagenter: Zerssen & Co. og C. M. Lexow.

Lodsvæsen. Lodsvang bestaar for alle Skibe paa over 3 M. Dybgaende. Lodspenge er pr. Kbm. (Sommertaxt) fra 15de April—14de Oktbr. for til og med 250 Kbm. 8 pf., for derover 4 pf.

Vintertaxt fra 15de Oktober—14de April for til og med 250 Kbm. 11 pf., for derover 5 pf.

Dog maa Lodspengene efter Sommertaxten ikke overstige M. 70 eller efter Vintertaxten M. 100; de mindste Afgifter er resp. M. 8 og M. 11.

Fra Tønning op til Rendsburg er Skibe paa 100 Fods Længde og 2.68 M. Dybgaende lodspligtige; Lodspengene erlægges efter 7 pf. pr. Kbm., og det mindste som betales, er M. 13.50.

I Bryggepenge erlægges for Indladning 7 pf. pr. Kbm. og for Losning ogsaa 7 pf. pr. Do.

Havnepenge. Skibe paa til og med 170 Kbm. erlægger: Indkommende med Ladning 5 pf., udgaende med Do. 5 pf., i Ballast eller tomme 2 pf. Fartøier paa over 170 Kbm. betaler baade for Ind- og Udgaende 10 pf. med Ladning, og ballastede eller tomme 5 pf.

Er det muligt i Certepartiet at indskyde den Klausul, at Ladningen af Modtageren skal afhentes paa Floden, og Losningsudgifterne bæres af denne, kan saavel Havneafgift som Bryggepenge undgaaes.

Skibsklarererregning for et Fartøi paa 768.44 Kbm., ankommende fra Hartlepool med Stenkul, afgaaet i Ballast:

	Debet.	Credit.
Fragt for 456 Tons Kul à 6 sh. = £ 136.16.0.		
à M. 20.45 pr. £ 1. . . . .		M. 2 797.56
Lodspenge, indkommende*) . . . . .	M. 44.32	
Do. udgaaende*) . . . . .	- 44.32	
Gratifikation til Toldbetjeningen**) . . . . .	- 18.00	
Telegrammer, Porto m. M. . . . .	- 12.21	
Havnepenge . . . . .	- 53.76	
Havnelods . . . . .	- 5.00	
Losning af 456 Tons à 10 d. = £ 19 à M. 20.45	- 388.55	
Klarering . . . . .	- 40.00	
Bidrag til Arbejdsforsikring mod Ulykkeshændelser („Unfallversicherung“) . . . . .	- 10.00	
Konsulatafgift . . . . .	- 19.40	
	M. 635.56	
Nettofragt . . . . .	- 2 162.00	
	M. 2 797.56	M. 2 797.56

## W i s m a r.

Fartøier paa 5 Meters Dybgaaende kan ved normal Vandstand indløbe i Havnen. Hovedexporten er Korn til Holland og Belgien; Importen bestaar især af engelske Kul og svenske Trævarer. I 1891 ankom 149 svenske Skibe paa 21 023 Tons og 3 norske paa 303 Do. Fra Norge bestod Importen udelukkende i Træmasse.

Lodspenge erlægges med 3 pf. pr. Kbm. for Indkommende og 3 pf. for udgaaende, og af alle fremmede Fartøier paa over 65 Kbm, enten Lods benyttes eller ikke. Det mindste som betales er M. 5.

Bugsering. En mindre Bugserdampbaad „Adler“, paa 40 Hestes Kraft findes og for samme signaliseres ved to under hverandre fæstede Flag paa Fortoppen. Skibene maa benytte sine egne Kabler. Taxten er:

1) Fra Havnen til Stegort eller omvendt for Skibe paa til og med 250 Kbm. M. 18, paa 251—300 Kbm. M. 21, paa 301—350 Kbm. M. 24, paa 351—400 Kbm. M. 27, paa 401—500 Kbm. M. 30, paa 501—600 Kbm. M. 33, og for hver 100 Kbm. mere M. 3.

2) Fra Havnen til Strede — den ydre Red — eller omvendt  $\frac{1}{3}$  mere end under No. 1.

3) Fra Havnen til Baaken ved Wangern paa Pöl eller omvendt  $\frac{1}{2}$  mere end under No. 1.

4) Fra Havnen gennem „Flagene“, de yderste Prikker bag Lodshusene, eller omvendt, dobbelt af Taxten under No. 1.

5) Fra Stegort til Strede eller omvendt, samme Afgift som under 1.

6) Fra Stegort til Wangernske Baak eller omvendt Halvdelen mere end under No. 1.

7) Fra Stegort til den anden Side af „Flagene“ eller omvendt, det Dobbelte af Afgiften under No. 1.

\*) i Lodsnings indbefattes M. 3.60 Drikkepenge til Lodserne.

\*\*) Gratifikation til Toldbetjentene betales for Overtid.

Uddrag af Havneanordningen m. M. Dampskibe skal i Seilrenden mellem Havnen og Øen Wallfisch gaa med mindre end halv Fart; heller ikke er det tilladt at gaa ud af Havnen med over enkelt Damtryk. Seilskibe skal før Indløb i den indre Havn tage ind alle Seil. De med Petroleum, Krudt, Sprit og andre explosive Stoffe ladede Skibe maa ikke indløbe i Havnen. Petroleum losses paa Reden og oplægges i Tjæremagasinerne.

Skibe paa over 170 Kbm., som anløber Wismars Havn, erlægges ved Udklareringen 26 pf. pr. Kbm. i Havnepenge. Overstiger Drægtigheden ikke 170 Kbm. betales kun 13 pf.

Anmærkninger. Kraner for Losning og Indlastning findes ikke. Kul føres ombord i Kurve. Ballast hentes i Baade fra Sandbankerne, og koster ved Siden M. 1 pr. Ton; for Indkastningen i Fartøiet erlægges desuden M. 1.20 pr. Baad. Friskt Vand kan i den gamle Havn hentes ved Slange fra Vandledningen og betales med 8 pf. for hver 10 Kbm. af Skibets Drægtighed.

Reparationer. Værfter findes til Istandsættelse af Seilfartøier af Træ; paa Dampskibe og Jernskibe kan derimod kun mindre Reparationer foretages. Plads findes for Kjølhaling.

Skibsmæglere: Peter Foss og F. W. Fischer.

Advokat: Rechtsanwalt E. Haupt.

P. f. Udgiftsregning No. 1 for et Seilfartøi paa 200 Tons (= 567 Kbm.), ankommende fra Sverige med Trævarer, afgaaende i Ballast:

Indkommende Lodspenge af 567 Kam. à 3 pf. . . . .	M.	17.00
Havnepenge af 567 Kbm. à 26 pf. . . . .	-	147.42
Lodspenge, udgaaende à 3 pf. . . . .	-	17.00
Lodsens Transport ombord og tilbage . . . . .	-	4.00
Toldvagt . . . . .	-	4.60
Toldexpedition ind og ud . . . . .	-	1.20
Deklarationsafgift m. M. . . . .	-	0.70
10 Baade Ballast à M. 6.20 . . . . .	-	62.00
Vand à 8 pf. pr. 10 Kbm. af Drægtigheden . . . . .	-	4.54
Gnistfanger til Undvigelse af Ildsfare . . . . .	-	2.00
1 Expl. af Havneforordningen . . . . .	-	0.50
Konsulatafgift . . . . .	-	14.29
Klarering à 20 pf. pr. Reg.-Ton . . . . .	-	40.00
Telegram . . . . .	-	1.20
Porto og mindre Udgifter . . . . .	-	1.82

M. 318.27

Anmærkning. Mindre Fartøier fra Sydsverige pleier i Skibsklæringsafgift kun at erlægge 15 pf. pr. Registerton, gotlandske Fartøier med Kalklast M. 6 ialt.

P. f. Udgiftsregning No. 2 for et Dampskib paa 200 Tons (= 567 Kbm.), ankommende med Trævarer fra Sverige og udgaaende tom:



Lodspenge (ind og ud tilsammen) à 6 pf. pr. Kbm. . . . .	M.	34.00
Lodsens Transport ombord og tilbage . . . . .	-	4.00
Havnepenge à 26 pf. pr. Kbm. . . . .	-	147.42
Toldvagt . . . . .	-	20.00
Toldexpedition ind og ud . . . . .	-	2.60
Deklarationsafgift m. M. . . . .	-	1.40
Vand à 8 pf. pr. 10 Kbm. . . . .	-	4.54
1 Explr. af Havneforordningen . . . . .	-	0.50
Losning à M. 1.25 pr. Std. . . . .	-	125.00
Konsulatafgift . . . . .	-	14.29
Klarering à 20 pf. pr. Registerton . . . . .	-	40.00
Telegrammer . . . . .	-	3.50
Porto og mindre Udgifter . . . . .	-	3.02
	M.	400.27

P. f. Udgiftsregning No. 3 for et Dampskib paa 400 Reg-Tons = 1130 Kbm. (= 550 Lastetons à 1015 Kg.), ankomende med Kul og afgaaende med Korn:

Lodspenge (ind og ud tilsammen) à 6 pf. pr. Kbm. . . . .	M.	67.80
Lodsens Transport til og fra Bord . . . . .	-	4.00
Havnepenge à 26 pf. pr. Kbm. . . . .	-	293.00
Toldvagt . . . . .	-	20.00
Toldexpedition ind og ud . . . . .	-	2.60
Deklarationsafgift m. M. . . . .	-	1.40
Vand (om saa behøves) à 8 pf. pr. 10 Kbm. . . . .	-	9.04
Losning af Kullasten à M. 13 pr. Keel . . . . .	-	340.00
Leie af Losningskurve . . . . .	-	50.00
Indlastning af Kornet . . . . .	-	150.00
Konsulatafgift . . . . .	-	28.58
Klarering à 20 pf. pr. Registerton . . . . .	-	80.00
Diverse mindre Udgifter . . . . .	-	3.50
	M.	1 049.92

#### Anmærkninger.

1. Omkostningerne for Toldvagt er høiere for Damp- end for Seilskibe, da de første ogsaa om Natten staar under Opsyn, hvorimod paa Seilskibene Forsegling for Natten træder i Stedet for Bevogtning.
2. I Modsætning til Seilskibene lossere Dampskibene ikke med eget Mandskab langs Siden, men der anvendes hovedsagelig Havnearbeidere, hvorved Losningsudgifterne for Trælast f. Ex. stiger til M. 1.25 pr. Standard (se Regning No. 2.)
3. Ved Losning af Seilskibe er 10 Std. daglig her, som paa mange andre Steder, det sædvanlige. Særskilt for Dampskibe pleier Certepartierne kun at indeholde de almindelige Bestemmelser, at Indlastning skal ske saa hurtigt som Varerne kan modtages ombord, og Losning saa snart som Godset kan leveres ved Siden.
4. Liggedagene for Losning begynder at dreie Dagen efter den, paa hvilken Skipperen har erklæret sig færdig til at losse. Kun ved usædvanlig lav Vandstand er Fartøier af større Dybgaende nødt til at losse i Lægtene, der stilles af Lastemodtageren, naar ikke Certepartiet anderledes bestemmer. Liggedagene begynder altid, saasnart Skipperen har erklæret ikke at kunne flyde længere med Fartøiet. Hvis Lastemodtageren maa stille Lægtene, faar han ogsaa Resikoen for Lasten.

5. Lasten leveres og modtages ved Siden. Varenes Ordning og Opstabling sker for Modtagerens Regning.
6. Fragten udbetales først efter endt Losning og Varerne ansees for at hefte derfor, indtil Betaling er skeet.
7. Konnossementer for Trævarer, udstedt i Sverige, indeholder ofte Specifikation om Dimensionerne, og derved bliver Skipperne ansvarlige for Stykketal og Undermaal, naar de ikke ved Forbeholdet „Maal og Vægt ubekjendt“, har sikret sig mod mulige Efterkrav.

## Wyk (paa Føhr.)

Havnefyret paa Aussendeich,  $50^{\circ} 41' 30''$  N. Br.,  $8^{\circ} 34' 30''$  O. L. fra Gr. Denne lille Havn, som ved lavt Tidevand næsten bliver tør, frembyder sikker Beskyttelse for mindre Fartøier paa 2—3 Meters Dybgaende, der bekvemt kan indløbe med Floden. Reden i Norder Aue, paa den sydøstlige Side af Øen Føhr. Forskjellen mellem høieste og laveste Vandstand 1.5 M. Fast ansatte Lodser findes ikke mellem Eideren og den danske Grændse, men, om saa ønskes, benyttes Fiskere, som kjender Farvandet. For at lodse til Wyk afgiver den ved Amrumhafnen til Revision af fra Søen indkommende Skibe stationerede Toldkutter i Nødsfald en Mand. Farvandet er omhyggelig afmærket ved Tønder og Sømærker.

Frugtfarten er ikke betydelig og sker mest ved paa Stedet hjemme hørende Kystfartøier. Hovedimporten bestaar af Kul og Trævarer. Seilskibe paa til og med 150 Tons pleier at losse paa Reden, og har — naar Lastemodtageren betaler Lægterpengene, der for Kul sædvanlig udgjør M. 1 pr. Ton — ingen andre Udgifter end ca. M. 50 for Ballasten. Vaaren 1892 har Kommunen bygget en 250 M. lang Havnepier, hvor Skibe paa 9 Fods Dybgaende under sædvanlige Forhold kan lægge til.

De hovedsagelige Udgifter er Havne- og Kaipenge (Bohlwerksabgabe), hvoraf de sidstnævnte erlægges af Ladningen. Havnepengene erlægges med 8 pf. pr. Kbm., men er Skibet tomt, ballastet, eller medførende mindre end  $\frac{1}{4}$  af hvad det kan laste, erlægges Halvdelen.

Udgifterne for et Fartøi paa 100 Registertons = 283 Kbm., opgives saaledes:

Havnepenge, ankommende à 8 pf. pr. Kbm. . . . .	M. 22.64
Do. udgaaende à 4 pf. pr. Kbm. . . . .	„ 11.32
Ballast . . . . .	„ 25.00
	M. 58.96

**Kutymer.** Den fornemste Importartikel er Stenkul, hvoraf mindst en Keel ( $21\frac{1}{5}$  Tons) skal udlosses om Dagen; dog leveres sædvanlig 30—40 Tons. Af andre Varer sker Losning efter Certepartiet eller efter Overenskomst. Iværksættes Losningen paa Reden, begynder den Dagen efter Fartøiets Ankomst, naar Skipperen inden Kl. 6 Em. har meldt sig klar til at losse. Leveres Lasten inde i Havnen, begynder Losningen, saasart Fartøiet har lagt til ved Kaien, og Skipperen før Kl. 6 Em. har erklæret at være færdig. Kaipengene er ret høie, f. Ex. 40 pf. pr. Ton for Stenkul, men Aflastere eller Lastemodtagere svarer derfor. Losning og Indlastning betales heller ikke af Fartøierne; dog maa Besætningerne hjælpe til dermed.

Ordenen angives af Havnemesteren, paa hvis Tilsigelse hver Skipper maa indtage Ankere og toppe Rær. Mindre Reparationer paa Seilskibe kan ske ved det Lorenzenske Skibsværft. Skibsmægler findes ikke.

Før pleiede aarlig et Par mindre Partier Trævarer at hidkomme fra Sverige eller Norge, men i flere Aar har ingen direkte Forbindelse fundet Sted. Derimod anløbes Wyk undertiden som Nødhavn af mindre svenske og norske Fartøier, og det herværende Firma L. Heymann & Söhne har Agentur paa Vestkysten af Schleswig for flere Søforsikringsselskaber.

### Tillæg.

Tabel udvisende den relative Værdi af tysk og norsk Mynt efter Kurs af  $11\frac{1}{2}$  Reichsmark for Kr. 100, eller Kr. 8 = 9 Reichsmark. 1 Reichsmark (M.) = 100 Pfennig.

#### Reduktion af Kroner til Mark.

Øre.	M.	pf.	Otten- dedels pf.	Kroner.	M.	pf.	Otten- dedels pf.
1	—	1	1	14	15	75	—
2	—	2	2	15	16	87	4
3	—	3	3	16	18	—	—
4	—	4	4	17	19	12	4
5	—	5	5	18	20	25	—
6	—	6	6	19	21	37	4
7	—	7	7	20	22	50	—
8	—	9	—	21	23	62	4
9	—	10	1	22	24	75	—
10	—	11	2	23	25	87	4
20	—	22	4	24	27	—	—
30	—	33	6	25	28	12	4
40	—	45	—	26	29	15	—
50	—	56	2	27	30	37	4
60	—	67	4	28	31	50	—
70	—	78	6	29	32	62	4
80	—	90	—	30	33	75	—
90	1	01	2	31	34	87	4
Kroner.				32	36	—	—
1	1	12	4	33	37	12	4
2	2	25	—	34	38	25	—
3	3	37	4	35	39	37	4
4	4	50	—	36	40	50	—
5	5	62	4	37	41	62	4
6	6	75	—	38	42	75	—
7	7	87	4	39	43	87	4
8	9	—	—	40	45	—	—
9	10	12	4	41	46	12	4
10	11	25	—	42	47	25	—
11	12	37	4	43	48	37	4
12	13	50	—	44	49	50	—
13	14	62	4	45	50	62	4

Kroner.	M.	pf.	Otten- dedels pf.	Kroner.	M.	pf.	Otten- dedels pf.
46	51	75	—	83	93	37	4
47	52	87	4	84	94	50	—
48	54	—	—	85	95	62	4
49	55	12	4	86	96	75	—
50	56	25	—	87	97	87	4
51	57	37	4	88	99	—	—
52	58	50	—	89	100	12	4
53	59	62	4	90	101	25	—
54	60	75	—	91	102	37	4
55	61	87	4	92	103	50	—
56	63	—	—	93	104	62	4
57	64	12	4	94	105	75	—
58	65	25	—	95	106	87	4
59	66	37	4	96	108	—	—
60	67	50	—	77	109	12	4
61	68	61	4	98	110	25	—
62	69	75	—	99	111	37	4
63	70	87	4	100	112	50	—
64	72	—	—	200	225	—	—
65	73	12	4	300	337	50	—
66	74	25	—	400	450	—	—
67	75	37	4	500	562	50	—
68	76	50	—	600	675	—	—
69	77	62	4	700	787	50	—
70	78	75	—	800	900	—	—
71	79	87	4	900	1 012	50	—
72	81	—	—	1 000	1 125	—	—
73	82	12	4	2 000	2 250	—	—
74	83	25	—	3 000	3 375	—	—
75	84	37	4	4 000	4 500	—	—
76	85	50	—	5 000	5 625	—	—
77	86	62	4	6 000	6 750	—	—
78	87	75	—	7 000	7 875	—	—
79	88	87	4	8 000	9 000	—	—
80	90	—	—	9 000	10 125	—	—
81	91	12	4	10 000	11 250	—	—
82	92	25	—				

## Reduktion af Mark til Kroner.

Pfennig.	Kroner.	Øre.	Nien- dedels Øre.	Mark.	Kroner.	Øre.	Nien- dedels Øre.
1	—	—	8	28	24	88	8
2	—	1	7	29	25	77	7
3	—	2	6	30	26	66	6
4	—	3	5	31	27	55	5
5	—	4	4	32	28	44	4
6	—	5	3	33	29	33	3
7	—	6	2	34	30	22	2
8	—	7	1	35	31	11	1
9	—	8	—	36	32	—	—
10	—	8	8	37	32	88	8
20	—	17	7	38	33	77	7
30	—	26	6	39	34	66	6
40	—	35	5	40	35	55	5
50	—	44	4	41	36	44	4
60	—	53	3	42	37	33	3
70	—	62	2	43	38	22	2
80	—	71	1	44	39	11	1
90	—	80	—	45	40	—	—
Mark.				46	40	88	8
1	—	88	8	47	41	77	7
2	1	77	7	48	42	66	6
3	2	66	6	49	43	55	5
4	3	55	5	50	44	44	4
5	4	44	4	51	45	33	3
6	5	33	3	52	46	22	2
7	6	22	2	53	47	11	1
8	7	11	1	54	48	—	—
9	8	—	—	55	48	88	8
10	8	88	8	56	49	77	7
11	9	77	7	57	50	66	6
12	10	66	6	58	51	55	5
13	11	55	5	59	52	44	4
14	12	44	4	60	53	33	3
15	13	33	3	61	54	22	2
16	14	22	2	62	55	11	1
17	15	11	1	63	56	—	—
18	16	—	—	64	56	88	8
19	16	88	8	65	57	77	7
20	17	77	7	66	58	66	6
21	18	66	6	67	59	55	5
22	19	55	5	68	60	44	4
23	20	44	4	69	61	33	3
24	21	33	3	70	62	22	2
25	22	22	2	71	63	11	1
26	23	11	1	72	64	—	—
27	24	—	—	73	64	88	8

Mark.	Kroner.	Øre.	Nien- dedels Øre.	Mark.	Kroner.	Øre.	Nien- dedels Øre.
74	65	77	7	97	86	22	2
75	66	66	6	98	87	11	1
76	67	55	5	99	88	—	—
77	68	44	4	100	88	88	8
78	69	33	3	200	177	77	7
79	70	22	2	300	266	66	6
80	71	11	1	400	355	55	5
81	72	—	—	500	444	44	4
82	72	88	8	600	533	33	3
83	73	77	7	700	622	22	2
84	74	66	6	800	711	11	1
85	75	55	5	900	800	—	—
86	76	44	4	1 000	888	88	8
87	77	33	3	2 000	1 777	77	7
88	78	22	2	3 000	2 666	66	6
89	79	11	1	4 000	3 555	55	5
90	80	—	—	5 000	4 444	44	4
91	80	88	8	6 000	5 333	33	3
92	81	77	7	7 000	6 222	22	2
93	82	66	6	8 000	7 111	11	1
94	83	55	5	9 000	8 000	—	—
95	84	44	4	10 000	8 888	88	8
96	85	33	3				

Exempel paa Reduktion af norsk Mynt til tysk. Kr. 5 764.70 til Rm.

$$\begin{array}{r}
 \text{Kr. } 5\,000.00 = \text{M. } 5\,625.00 \\
 \text{'' } 700.00 = \text{'' } 787.50 \\
 \text{'' } 64.00 = \text{'' } 72.00 \\
 \text{'' } 0.70 = \text{'' } 0.78\frac{3}{4} \\
 \hline
 \text{Kr. } 5\,764.70 = \text{M. } 6\,485.28\frac{3}{4}
 \end{array}$$

Exempel paa Reduktion af tysk Mynt til norsk. M. 583.67 til Kroner.

$$\begin{array}{r}
 \text{M. } 500.00 = \text{Kr. } 444.49\frac{4}{9} \\
 \text{'' } 83.00 = \text{'' } 73.77\frac{7}{9} \\
 \text{'' } 0.60 = \text{'' } 0.53\frac{3}{9} \\
 \text{'' } 0.07 = \text{'' } 0.06\frac{2}{9} \\
 \hline
 \text{M. } 583.67 = \text{Kr. } 518.81\frac{7}{9}
 \end{array}$$

# Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler  
for 1891 m. M.,

No. 23.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1892.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co. Subskriptionspris 2 Kroner Aaret  
og for Udenbysboende Porto 20 Øre.

## Lübeck.

*Skrivelse dateret 12 April 1892.*

Den raskt fremskridende Bygning af Nord-Ostsee-Kanalen, der ventes at ville blive færdig om tre Aar, og den projekterede Mittellandkanal, der over Minden ved Weser skal aabne en direkte Forbindelse mellem Rhinen ved Ruhrort og Elben nord for Magdeburg, turde ogsaa i den nærmeste Fremtid foranledige Udførelsen af den længe omtalte Elbe-Trave (Stecknitz) Kanal. Man haaber her, at denne ikke alene i rigt Maal skal erstatte, hvad Lübeck utvivlsomt vil tabe ved Nord-Ostsee Kanalen, men ogsaa i høi Grad befordre den tyske Handel med de nordiske Riger.

Mod Slutningen af 1870 Aarene begyndte Rhinprovindsen, Westphalen og det vestlige Hannover over Rotterdam, Amsterdam og Antwerpen at forsyne sig med Korn, svensk Jern, Træ og andre mere rumfyldende Varer, der før med Seilskib befordredes over Lübeck. Da disse Varer ikke kunde bære de dyre Jernbanefragter, gik denne Transithandel for en stor Del tabt for Lübeck, som kun fik beholde Speditionen af det med de regelmæssigt ankommende Dampskibe befordrede Stykgods. Hertil kommer, at den preussiske Regjering i de sidste 15 Aar har udgivet flere hundrede Millioner til Flod- og Kanalfartens Forbedring, hvilket ogsaa bidrager til at sætte Lübeck i en ufordelagtig Stilling i Forhold til Havnene ved Oder, Elben og Rhinen. Hovedsagelig af disse Grunde har den gamle Hansestad ikke kunnet følge de andre store tyske Søhavne, som det vil fremgaa af Efterfølgende:

Ind- og Udførsel i de 12 største af disse Havne var i runde Tal og metriske Ton à 1 000 Kg.:

	1881. Tons.	1890. Tons.
I Hamburg . . . . .	3 940 000	7 520 000
- Bremen (incl. Bremerhafen)	1 550 000	2 270 000
- Stettin . . . . .	1 100 000	2 040 000
- Danzig . . . . .	860 000	940 000
- Königsberg . . . . .	700 000	810 000
- Lübeck . . . . .	440 000	510 000

	1881. Tons.	1890. Tons.
I Geestemünde . . . . .	300 000	450 000
- Kiel . . . . .	250 000	460 000
- Memel . . . . .	290 000	400 000
- Altona . . . . .	125 000	390 000
- Svinemünde . . . . .	240 000	390 000
- Flensburg (ufuldstændige Opgaver) . . . . .	110 000	160 000

I nævnte Aar  
var den omtrentlige Omsætning:

I Antwerpen . . . . .	3 900 000	6 800 000
- Rotterdam . . . . .	3 200 000	5 500 000
- Amsterdam . . . . .	1 600 000	2 160 000
- Triest . . . . .	700 000	1 060 000

Udtrykt i Procent var Tilvæksten i de 10 Aar som følger:

Altona (nye Havnbygninger) 210 %, Hamburg 91 %, Stettin 84 %, Kiel (Nord-Ostsee Kanalen under Bygning) 84 %, Svinemünde 59 %, Flensburg 50 %, Gestemünde 49 %, Bremen 47 %, Memel 39 %, Lübeck 29 %, Königsberg 15 % og Danzig 10 %.

For de nævnte fire med Tyskland konkurrerende fremmede Havne var Tilvæksten: Antwerpen ca. 75 %, Rotterdam ca. 55 %, Amsterdam ca. 35 % og Triest ca. 51 %.

Med Hensyn til Søhandelens Udvikling i de sidste 10 Aar indtager Lübeck saaledes først 10de Plads. Lægges Værdien til Grund for Sammenligningen, bliver vistnok Stillingen noget fordelagtigere, da Lübecks Export især bestaar af Stykgods, og ligeledes Importen er af større Værdi. For en Søstad er det imidlertid Kvantiteten, som især kommer i Betragtning.

Vareomsætningen over Lübeck søværts anslaaes for Aarene 1888—90 til i Gjennemsnit 600 000 Tons, hvoraf 75 % kommer paa Importen og kun 25 % paa Exporten, da  $\frac{3}{4}$  af ankommende Skibe afgaar uden Last.

En herværende, i Sverige velbekendt og meget sagkyndig Kjøbmand, Hr. L. Possehl, holdt den 9de Marts et Foredrag i Lübecks Filialafdeling af Foreningen for Fremme af den tyske Flod- og Kanalfart, fra hvilket disse Opgaver hovedsagelig er hentet.

Hr. Possehl beregner, at Fragten mellem den øvre Elben og Østersøen vil stille sig 1—2 Mark pr. Ton billigere under Benyttelse af Elbe-Travekanalen end paa Finowkanalen om Stettin eller fra Elben over Hamburg gennem Nord-Ostsee Kanalen, og det er især paa denne Beregning han grunder sine Forhaabninger om at udvide Lübecks Transithandel. En anden vigtig Omstændighed er, at nedad Elben med Pramme kommende Gods ved Hamburg maa undergaa en dyr Omladning for at komme ind i Nord-Ostseekanalen, da Pramme ikke kan holde Søen i Nærheden af Elbemundingen. Denne Omlastning bespares for Elbe-Travekanalen.

Handelsrørelsen over Lubeck søværts stillede sig i Aarene 1888—90 saaledes:

Import fra Østersøen . . . . .	350 000 Tons
Do. fra Nordsøen og iøvrigt fra Vest	100 000 —
Export over Østersøen . . . . .	150 000 --
Tilsammen	600 000 Tons



Hr. Posschl venter paa Grund af statistiske Beregninger allerede inden de tre første Aar efter Elbe-Travekanalens Aabning en Tilvæxt af 370 000 Tons i Lübecks Omsætning tilsøs. Derimod anslaaes det Tab, som vil opstaa ved direkte Udskibning til Østersøen af en Del af de 170 000 Tons, som nu paa Jernbane beføres fra Hamburg til Lübeck, til ca. 30 % eller omkring 50 000 Tons. Efter dette Fradrag skulde Omsætningen søværts opgaa til ca. 900 000 Ton. Disse Tal ansees dog at være lave, og Trafiken turde snart blive betydeligt større. Ogsaa paa Lübecks egen Handel antages Kanalen at ville virke fordelagtigt.

Efter Mittellandkanalens Fuldendelse haaber man at kunne tilveiebringe en regelmæssig Export af westfalske Stenkul til Oxelønsund eller nogen anden svensk Havn, samt en betydeligere Import af svensk Jernmalm. Ikke alene i Lübeck og Lauenburg, men ogsaa i det Indre af Tydskland, især i den preussiske Provinds Sachsen, imødeser man med de mest levende Forhaabninger Elbe-Travekanalens Bygning, og har Hr. Siewert, Syndicus ved Handelskammeret i Halberstadt, nylig udgivet et høist interessant Arbejde om dette Spørgsmaal. I en Henvendelse til Rigskansleren og den preussiske Regjering fæster Handelskammeret i Halberstadt bl. A. Opmærksomheden paa den Lettelse i Fragt, som vilde kunne vindes ved Kanalen. Transporten af en Pramladning paa 10 000 Ctr. Salt, Sukker, Malm, Korn etc., lige ned til Østersøen, vilde under Benyttelse af Elbe-Travekanalen stille sig 710 Mark billigere end paa Nord-Ostseekanalen. Ved Transporten fra Lübeck opad Elben vilde Besparelsen udgjøre 910 Mark for samme Kvantitet. Blandt de Artikler, for hvilke Hr. Siewert paa denne Vei haaber at kunne vinde en betydeligere Afsætning i Sverige, er Stassfurtersalt (Kainit etc.), der med største Fordel kan benyttes ved Dyrkningen af de vidtstrakte svenske Myrer. I 1890 udførtes over Hamburg 223 000 Ton, hvoraf 86 000 Ton gik til England og Frankrige samt 112 000 Ton til de forenede Stater, paa samme Tid som hele Exporten til Østersøen indskrænkede sig til 30 000 Tons. Selvfølgelig kunde ogsaa denne Artikel give en lønnende Returfragt til de nu fra Lübeck i Ballast tilbagevendende Skibe.

Ved Bygningen af Elbe-Travekanalen haaber man at kunne aabne for Handelen over Lübeck et for Tiden næsten afstængt Omraade med en Befolkning af ca. 20 Millioner.

Blandt Importartikler, hvorpaa man regner, er foruden Trævarer og Jern, Granit og Feltspat fra Norge og Sverige, Kridt etc.

**Leonard Åkerblom.**

---

*Indberetning dateret 25 Juni 1892.*

Uldmarkederne i Lübeck, Güstrow og Rostock besøges især af tyske Fabrikanter, men ogsaa danske samt de svenske Uldfabriker i Malmø og Carlskrona gjør betydelige Forretninger.

I de to sidste Aar er ogsaa Indkjøb skeet for norsk Regning, hvorfor jeg tillader mig at meddele Følgende om de sidste Uldmarkeder.

Markedet i Lübeck finder altid Sted den 20 og 21 Juni, selv om nogen af disse Dage falder paa en Søndag, og Omsætningen sker her som andet-

steds, hovedsagelig paa første Markedsdags Morgen. Tilførselen opgik til ca. 5 000 Ctr. eller ca. 700 Ctr. mere end i 1891. Efter længere Underhandlinger end sædvanligt maatte Sælgerne paa Grund af de ugunstige Konjunkturer bevilge en Rabat af 10—13 M. pr. Ctr. paa forrige Aars Priser. Grov eller saakaldt Kluffwolle omsattes til 100—105 M., Middelsort til 110—115 M. og middelfin og fin Uld til 115—128 M. pr. Ctr.

Güstrow den 22 og 23 Juni. Tilførselen opgik kun til ca. 8 900 Ctr. mod 9 500 i 1891 og 11 250 i 1890. Vadsknigen var tilfredsstillende, og indskrænkede Mængden af uvasket Vare sig til 1 200  $\mathcal{R}$  mod 2 500  $\mathcal{R}$  i 1891. Middeldudbyttet, der i 1891 opgik til ikke fuldt 4  $\mathcal{R}$  pr. Faar, var iaar betydeligt mindre, paa sine Steder ligetil 25 %. Denne Omstændighed forklarer, hvorfor et mindre Kvantum udbødes, skjøndt Antallet af Sælgere var nøiagtig samme som i 1891 eller 327. Skjøndt Markedet i Begyndelsen var meget flaut, omsattes næsten hele Forraadet irden Kl. 11 første Markedsdag, Priserne var i Gjennemsnit ca. 15 M. lavere end i 1890 og fluktuerede mellem 117 og 132 M.; ved Slutningen stillede sig Middelpriisen til 124 M. Uvasket Uld betaltes med 46—51½ M., Lammeuld med 90—110 M.

Rostock 23 Juni. Tilførselen bestod af 2 600 Ctr. vadsket Uld, foruden en ringe Mængde uvadsket. Ordinære Sorter, saakaldt Bondeuld, omsattes til 112—120 M. pr. Ctr., Middelsort betingede 122—126 M., og høifin Vare 128—130 M. I Almindelighed holdt Priserne sig 10—15 M. lavere end i 1891. Lammeuld betaltes med 75—90 M., uvasket med 44—48 M.

Wismar 24 Juni. Forraadet, der opgik til ca. 2 000 Ctr. mod 2 100 Ctr. i 1891, og 1 500 i 1890, var oprømmet allerede inden Kl. 9½ om Morgenen. Middelsort betingede 120—130 M. mod 128—132 M. i 1891.

Klage høres over, at den tyske Uld bliver grovere end tør, da Landbrugerne stedse lægger mere Vægt paa Produktion af godt Kjød, hvilket altid finder Efterspørgsel til lønnende Priser. De svenske Uldfabriker i Norrkøping forarbejder fordetmeste Uld fra Australien, Platalandene og Kap, lidet tysk, hvilken sidste Vare for en stor Del anvendes i Malmø og Carlskrona.

## New York.

Skibsfarten 1891.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
<b>I. Ankomne:</b>									
Fra Norge til Hovedstationen . . . . .	1	881	4	3 239	5	4 120	-	-	330
” Norge til Vicekonsulstationerne . . . . .	3	2 714	11	10 372	14	13 086	-	-	1 675
” Sverige til Hovedstationen . . . . .	1	935	-	-	1	935	-	-	755
” Sverige til Vicekonsulstationerne . . . . .	1	679	-	-	1	679	-	-	207
” andre Lande til Hovedstationen . . . . .	299	171 847	75	68 826	374	240 673	-	-	120 215
” andre Lande til Vicekonsulstationerne . . . . .	431	213 186	459	331 434	890	544 620	-	-	128 786
Ialt	736	390 242	549	413 871	1285	804 113	613	325 789	251 768
<b>II. Afgaaede:</b>									
Til Norge fra Hovedstationen . . . . .	24	17 368	-	-	24	17 368	-	-	22 765
” Norge fra Vicekonsulstationen . . . . .	12	6 966	-	-	12	6 966	-	-	9 868
” Sverige fra Hovedstationen . . . . .	20	13 909	-	-	20	13 909	-	-	13 964
” Sverige fra Vicekonsulstationerne . . . . .	9	5 375	-	-	9	5 375	-	-	10 965
” andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	178	132 429	161	83 246	339	215 675	-	-	154 141
” andre Lande fra Vicekonsulstationerne . . . . .	580	391 698	286	139 402	866	531 100	-	-	593 209
Ialt	823	567 745	447	222 648	1270	790 393	608	321 128	804 712

For Ordre, Havari eller Kul ankom 24 Skibe dr. 15 207 Tons.  
Af svenske Skibe ankom 96 dr. 60 938 Tons.

*Aarsberetning dateret 14de December 1892.*

Antallet af de under 1891 ankomne Fartøier fordeler sig saaledes paa de forskellige Havne inden Distriktet:

	Svenske.		Norske.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
New York . . . . .	20	12 556	380	245 728	400	258 284
Apalachicola . . . . .	—	—	6	3 906	6	3 906
Baltimore . . . . .	—	—	41	19 716	41	19 716
Beaufort . . . . .	—	—	2	1 026	2	1 026
Boston . . . . .	3	1 064	135	70 967	138	72 031
Brunswick . . . . .	7	4 040	37	23 991	44	28 031
Charleston . . . . .	3	1 085	24	13 589	27	14 674
Darien . . . . .	1	475	13	10 731	14	11 206
Fernandina . . . . .	—	—	2	788	2	788
Galveston . . . . .	1	356	31	11 876	32	12 232
Mobile . . . . .	1	1 174	49	43 404	50	44 578
New Orleans . . . . .	11	8 954	61	29 930	72	38 884
Newport-News . . . . .	—	—	5	3 435	5	3 435
Norfolk . . . . .	—	—	3	3 048	3	3 048
Pascagoula . . . . .	5	2 583	51	41 208	56	43 791
Pensacola . . . . .	18	15 312	136	108 856	154	124 168
Philadelphia . . . . .	6	2 191	123	68 152	129	70 343
Portland . . . . .	—	—	2	1 583	2	1 583
Savannah . . . . .	15	9 388	145	83 724	160	93 112
Wilmington . . . . .	5	1 760	39	18 455	44	20 215
<b>Summa</b>	<b>96</b>	<b>60 938</b>	<b>1 285</b>	<b>804 113</b>	<b>1 381</b>	<b>865 051</b>

## De erlagte Konsulatafgifter udgjorde i 1891:

	Svenske Fartøier.	Norske Fartøier.	Tilsammen.
New York . . . . .	§ 196.18	§ 3 607.15	§ 3 803.33
Apalachicola . . . . .	—	” 52.99	” 52.99
Baltimore . . . . .	—	” 266.00	” 266.00
Beaufort . . . . .	—	” 17.46	” 17.46
Boston . . . . .	” 18.11	” 968.87	” 986.98
Brunswick . . . . .	” 68.78	” 426.63	” 495.41
Charleston . . . . .	” 13.11	” 202.57	” 215.68
Darien . . . . .	—	” 106.43	” 106.43
Fernandina . . . . .	—	” 23.69	” 23.69
Galveston . . . . .	—	” 137.80	” 137.80
Mobile . . . . .	” 19.95	” 634.47	” 654.42
New Orleans . . . . .	” 69.30	” 348.18	” 417.48
Newport News . . . . .	—	” 45.45	” 45.45
Norfolk . . . . .	—	” 41.91	” 41.91
Pascagoula . . . . .	” 43.98	” 705.62	” 749.60
Pensacola . . . . .	” 161.58	” 1 934.04	” 2 095.62
Philadelphia . . . . .	” 37.47	” 1 066.26	” 1 103.73
Portland . . . . .	—	” 26.95	” 26.95
Savannah . . . . .	” 184.33	” 1 250.81	” 1 435.14
Wilmington . . . . .	” 29.95	” 293.77	” 323.72
	<b>§ 842.74</b>	<b>§ 12 157.05</b>	<b>§ 12 999.79</b>

Heraf tilfaldt Generalkonsulen i Washington*) . . . . .	§	2 819.19
„ — Konsulen i New York*) . . . . .	„	1 699.25
„ — Vicekonsulerne . . . . .	„	4 598.21
„ — Konsulskassen**) . . . . .	„	3 883.14

De Forenede Rigers Skibsfart paa de Havne, som nu er henlagte under dette Distrikt, har at opvise følgende Tal for de sidste fem Aar:

Ankomne Fartøier:

	Svenske.		Norske.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1887 . . . . .	121	69 926	1 089	669 476	1 210	739 402
1888 . . . . .	89	50 245	953	571 573	1 042	622 038
1889 . . . . .	95	69 810	1 117	684 264	1 212	754 074
1890 . . . . .	113	73 911	1 312	820 068	1 425	893 979
1891 . . . . .	96	60 938	1 285	804 113	1 381	865 051

De seneste fuldstændige Opgaver over Antallet og Drægtigheden af Skibe i udenrigsk Fart ankomne til de Forenede Stater omfatter Finansaaret fra den 1ste Juli 1890 til den 30te Juni 1891. Det er derfor forbundet med en vis Vanskelighed at bestemt redegjøre for Forholdet mellem de Forenede Rigers og andre Landes Deltagelse i Farten paa dette Distrikt under Kalenderaaret 1891. Man har imidlertid forsøgt ved Hjælp af de Oplysninger, som har været tilgængelige, at foretage en Beregning, som meddeles her. Til de Havne, som nu udgjøre dette Konsulatdistrikt, ankom i Kalenderaaret 1891: 2 974 amerikanske Skibe af 1 785 744 Tons Drægtighed og 9 998 fremmede Skibe af 11 512 344 Tons Drægtighed, tilsammen 12 972 Skibe af 13 298 078 Tons Drægtighed. Der ankom 1 381 svenske og norske Skibe af 865 051 Tons Drægtighed. De svenske og norske Skibes Antal var altsaa  $6\frac{1}{2}$  pCt. af den hele Fart; naar man blot har de fremmede Skibes Drægtighed for Øie, var vor Andel ca.  $7\frac{1}{2}$  pCt.

Antallet og Drægtigheden af de til de Forenede Staters samtlige Havne ankomne Skibe i udenrigs Fart stillede sig saaledes i Kalenderaaret 1891:

	Antal.	Tons.
Amerikanske Seilskibe . . . . .	3 103	1 366 788
— Dampskibe . . . . .	2 657	2 407 772
Amerikanske Skibe ialt . . . . .	5 760	3 774 560
Fremmede Seilskibe . . . . .	6 512	3 000 871
— Dampskibe . . . . .	6 343	9 988 013
Fremmede Skibe ialt . . . . .	12 855	12 988 884
Tilsammen ankom . . . . .	18 615	16 763 444

Antallet og Drægtigheden af afgaaede Skibe var i Kalenderaaret 1891:

\*) Under 1ste Halvaar. \*\*) Under 2det Halvaar.

	Antal.	Tons.
Amerikanske Seilskibe . . . . .	3 328	1 446 174
— Dampskibe . . . . .	2 715	2 433 443
Amerikanske Skibe ialt . . . . .	6 043	3 879 617
Fremmede Seilskibe . . . . .	6 436	2 869 039
— Dampskibe . . . . .	6 327	9 961 431
Fremmede Skibe ialt . . . . .	12 763	12 830 470
Tilsammen afgik . . . . .	18 806	16 710 087

✓ Ovenstaaende Tabel omfatter Skibe ankomne til eller afgaaede fra samtlige Søhavne i de Forenede Stater (Indsøhavne og de andre indre Havne undtagne).

De ankomne Skibe fordele sig paa følgende Maade for de betydeligere Havnes Vedkommende:

New York . . . . .	5 295	Skibe	6 787 948	Tons
Boston . . . . .	2 340	—	1 554 049	—
Philadelphia . . . . .	1 376	—	1 450 120	—
San Francisco . . . . .	992	—	1 328 574	—
Puget Sound . . . . .	1 556	—	1 083 581	—
New Orleans . . . . .	901	—	1 004 616	—
Baltimore . . . . .	718	—	856 613	—

Fragtmarkedet. Som Følge af den forholdsvis daarlige Hvede- og Maishøst i 1890, var der lidet Liv i Skibsfarten paa dette Distrikts Havne under Vaaren og Forsommeren 1891. Fragterne vare yderst lave; de i regulær Rute gaende Oceandampskibe tog Varer til hvilken som helst Rate for at undgaa at tage Kul eller anden Ballast. De eneste Fragter, som vare nogenlunde lønnende, vare Bomuldsfragterne fra Sydstatshavnene, og mange Dampskibe, fornemligten britiske, fandt Beskjæftigelse derfra indtil Slutningen af Februar, da disse Fragter ogsaa begyndte at dale. Træfragterne faldt i samme Forhold, ligesom ogsaa Petroleumsfragterne til Østasien og Ostindien gik ned til et hidtil ukjendt Punkt, dette paa Grund af den russiske Konkurrence i Olie.

I Juni Maaned fik man Vished for, at Landet vilde velsignes med en ualmindelig rig Kornhøst; samtidigt indløb Efterretninger om daarlige Høstudsigter i Europa. Kornfragterne begyndte derfor at stige og steg stadigt som Følge af den voxende Udførsel, indtil Noteringerne i Begyndelsen af December kulminerede med 5 sh. pr. Quarter til Cork f. O.; derefter indtraadte en Tilbagegang.

Seilskibe forsvinde mere og mere i Farten fra Atlanterhavshavnene, idet Petroleumstransporten i Cisterne-Dampskibe hvert Aar tiltager og indskrænker Behovet for Seilskibe. De eneste Havne, til hvilke Skibning af Petroleum i Tønder eller Kasser endnu foregaar, og som saaledes ere levnedes vor engang saa store Flaade af Petroleumsdragere, ere de skandinaviske Havne, Østersøhavnene, visse franske (Middelhavs-) og italienske Havne samt Ostindien, Kina og Japan. Men Dampskibskonkurrencen begynder ogsaa at lade sig mærke der.

Mindre Seilskibe finde endnu Anvendelse i Transporten af „naval stores“ fra Havnene i Nord- og Syd-Carolina og Georgia. Trælastudførselen fra Havnene ved den mexikanske Golf vil fremdeles kunne beskæftige vore større Seilskibe, forhaabentlig med større Udbytte for Rederierne end i 1891, da de daarlige Forholde i Sydamerika, et Hovedaføbssted for Trævarer fra disse Havne, trykkede Fragtmarkedet stærkt.

Indvandring. Der ankom i Kalenderaaret 1891 til de Forenede Stater 595 251 Indvandrere. Heraf steg 474 170 iland i New York, 49 662 i Baltimore, 36 106 i Boston og 2 990 i Philadelphia. Fra Sverige kom 40 138 Personer (23 168 Mænd og 16 970 Kvinder) og fra Norge 12 307 Personer (7 609 Mænd og 4 698 Kvinder). Indvandringen fra de Forenede Riger, især fra Sverige, var saaledes betydelig større end i 1890, da der ankom 31 475 Personer fra Sverige og 11 847 fra Norge.

Forandringer i Skibsbesætningerne. I New York afmønstredes i 1891 fra svenske Færtøier 20 Mand og paamønstredes med svenske Færtøier 75 Mand. Hvad norske Færtøier betræffer, afmønstredes 896 Mand, paamønstredes 1 306 Mand (hvoraf 788 Nordmænd og 518 Udlændinge), og rømte 285 Mand.

Hjemsendelse af Penge. Fra New York hjemsendtes gennem Konsulatet af svenske Sømænd 6 327 Kroner 47 Øre og af norske Sømænd 11 138 Kroner 59 Øre. At der ikke, uagtet det store Antal af svenske og norske Sømænd, som fare herfra med amerikanske Færtøier, gennem Konsulatet hjemsendes flere Hyrebeløb, kommer deraf, at de fleste Sømænd lade det skandinaviske Sømændshjem i Brooklyn (Scandinavian Sailors Temperance Home, 32, Hamilton Avenue, Brooklyn), besørge Hjemsendelsen. Saaledes hjemsendtes der i 1891 gennem nævnte Institution til Norge \$ 68 486 77 eller 253 401 Kroner 5 Øre, og til Sverige \$ 4 177.92 eller 15 458 Kroner 30 Øre. I Forbindelse hermed kan det nævnes, at der gennem New Yorks Postkontor i 1891 expederedes 57 560 Postanvisninger til Sverige til Beløb \$ 1 196 916.60 eller 4 428 591 Kroner 42 Øre og 23 140 Postanvisninger til Norge til Beløb \$ 546 997.71 eller 2 033 891 Kroner 53 Øre. Fra Sverige modtoges til Udbetaling 3 333 Postanvisninger til Beløb \$ 148 156.41 eller 548 178 Kroner 72 Øre. Fra Norge modtoges 1 584 Postanvisninger til Beløb \$ 51 900.85 eller 192 033 Kroner 15 Øre.

---

## Handel.

Indførselen af Varer (Mynt og ædle Metaller undtagne) til de Forenede Stater beløb sig i Finansaaret 1891 til \$ 844 916 196 mod \$ 789 310 409 i det foregaaende Finansaar; altsaa en Forøgelse af \$ 55 605 787.

Indførselen til New York beløb sig til \$ 537 786 007 mod \$ 516 426 693 i det foregaaende Aar; altsaa en Forøgelse af \$ 21 359 314. New Yorks Indførsel udgjorde  $63\frac{1}{2}$  pCt. af Totalindførselen til de Forenede Stater.

Indførselen af Varer (Mynt og ædle Metaller undtagne) til de Forenede Stater beløb sig i Kalenderaaret 1891 til \$ 828 318 818 mod \$ 823 390 201 i det foregaaende Kalenderaar; altsaa en Forøgelse af \$ 4 928 617.

Indførselen til New York beløb sig til \$ 522 431 572 i 1891 mod \$ 542 366 488 i det foregaaende Aar; altsaa en Formindskelse af \$ 19 934 916. Denne Formindskelse maa tilskrives den Omstændighed, at Virkningerne af Mc. Kinley-Akten under Løbet af det andet Halvaar 1891 for Alvor har begyndt at lade sig føle.

Udførselen af indenlandske Produkter (Mynt og ædle Metaller undtagne) fra de Forenede Staters samtlige Havne gik i Finansaaret 1891 op til \$ 872 270 283. Naar hertil lægges \$ 12 210 527, Værdien af udførte Transitvarer, vil Totaludførselen befindes at have udgjort \$ 884 480 810 i 1891 mod \$ 857 828 684 i det foregaaende Finansaar; altsaa en Forøgelse af \$ 26 652 126.

Fra New York udførtes udenlandske Produkter til Beløb af \$ 337 806 277 og Transitvarer til Beløb \$ 8 722 570, tilsammen \$ 346 528 847 i 1891 mod \$ 349 051 791 i det foregaaende Finansaar; altsaa en Formindskelse af \$ 2 522 944. New Yorks Udførsel udgjorde 39 pCt. af Totaludførselen fra de Forenede Stater.

Udførselen af indenlandske Produkter (Mynt og ædle Metaller undtagne) fra de Forenede Staters samtlige Havne beløb sig i Kalenderaaret 1891 til \$ 970 515 800 mod \$ 857 613 677 i det foregaaende Aar; altsaa en Forøgelse af \$ 112 892 123.

Udførselen fra New York beløb sig i Kalenderaaret 1891 til \$ 387 165 036 mod \$ 347 643 361 i det foregaaende Aar; altsaa en Forøgelse af \$ 39 521 675.

De Forenede Staters samlede Handelsomsætning med Udlandet (Indførsel, Udførsel og Transit af Varer) udgjorde i Finansaaret 1891 \$ 1 729 397 006 mod \$ 1 647 139 093 i det foregaaende Finansaar. Deraf var New Yorks Andel \$ 884 314 854 eller 51 pCt.

De Forenede Staters samlede Handelsomsætning med Udlandet udgjorde i Kalenderaaret 1891 \$ 1 798 834 618 mod \$ 1 681 013 878 i det foregaaende Kalenderaar. Deraf var New Yorks Andel \$ 909 596 608 eller 55 pCt.

Værdien af Udførselen oversteg Værdien af Indførselen med \$ 39 564 614 i Finansaaret 1891. For Kalenderaaret 1891 var der et Udførselsoverskud af \$ 142 196 928, hvilken betydelige Tilvæxt skyldes den udmærkede Høst her og den af Misvæxt i visse europæiske Lande fremkaldte stigende Kornudførsel herfra.

Hvad betræffer den Andel, som de forskellige Verdensdele har havt i Omsætningen, fremgaar det af den af det statistiske Bureau i Washington for Finansaaret 1891 offentliggjorte Handelsstatistik, at over Halvparten (ca. 54 pCt.) af Indførselsværdierne hidrøre fra Europa, og at  $\frac{4}{5}$  (ca. 80 pCt.) af Udførselen er foregaaet til Europa.

Forholdet mellem de forskellige europæiske Landes Deltagelse i Vareomsætningen med de Forenede Stater fremgaar af følgende Tabel:

Indførsel fra Storbritannien 23.05 pCt. af Totalindførselen, fra Tyskland 11.52 pCt., fra Frankrige 9.08 pCt., fra Italien 2.57 pCt., fra Schweiz 1.67 pCt., fra Holland 1.47 pCt., fra Østerrig-Ungarn 1.37 pCt., fra Belgien 1.29 pCt., fra Spanien 0.71 pCt., fra Sverige og Norge 0.44 pCt.

Udførsel til Storbritannien 50.62 pCt. af Totaludførselen, til Tyskland 10.49 pCt., til Frankrige 6.86 pCt., til Holland 2.73 pCt., til Italien 1.83 pCt., til Spanien 1.67 pCt., til Rusland 0.89 pCt., til Portugal 0.58 pCt., til Sverige og Norge 0.57 pCt., til Danmark 0.38 pCt.



Totalindførselen fra Sverige og Norge (den officielle Statistik meddelelse ei særskilte Opgaver for hvert af de to Lande) til de Forenede Staters samtlige Havne beløb sig i Finansaaret 1891 til \$ 3 723 201 (deraf til New York \$ 2 382 797, til Boston \$ 926 040, til Chicago \$ 161 870, til Philadelphia \$ 98 755, til Pittsburgh, Pa. „interior port“, \$ 60 256, til Baltimore \$ 39 806, til Minnesota, Minn., \$ 21 434 og til Columbus, Ohio, „interior port“, \$ 18 825) mod \$ 3 534 890 (deraf til New York \$ 2 440 068, til Boston \$ 810 396, til Chicago \$ 162 973, til Philadelphia \$ 64 541, til Minnesota, Minn., \$ 19 268, til Pittsburgh, Pa., \$ 18 222 og til Baltimore \$ 11 265) i det foregaaende Finansaar.

Totaludførselen til Sverige og Norge fra de Forenede Staters samtlige Havne beløb sig i Finansaaret 1891 til \$ 4 939 572 (deraf fra New York \$ 2 902 009, fra Savannah \$ 1 136 076, fra Charleston \$ 511 045, fra Perth Amboy, N. J., \$ 171 551, fra Fernandina, Fla., \$ 17 480, fra Philadelphia \$ 65 187, fra Beaufort, S. C., \$ 24 250, fra Key West, Fla., \$ 14 000, fra Baltimore \$ 12 500, fra Pascagoula \$ 6 694 og fra Mobile \$ 5 720) mod \$ 3 555 633 (deraf fra New York \$ 2 380 238, fra Savannah \$ 323 733, fra Perth Amboy, N. J., \$ 313 319, fra Charleston \$ 209 986, fra Philadelphia \$ 171 515, fra Baltimore \$ 97 930, fra Beaufort, S. C., \$ 18 186, fra Galveston \$ 11 736, fra Boston \$ 10 999, fra Pensacola \$ 9 700, fra Brunswick \$ 3 261 og fra Mobile \$ 2 450) i det foregaaende Finansaar.

De væsentligste Indførselsartikler fra Sverige og Norge vare i Finansaarene 1891 og 1890:

Jern, Staal og Fabrikata deraf: Rujern 1891 1 014 Tons \$ 25 443, 1890 3 112 Tons \$ 70 035, Skrabjern og Staal 1891 512 Tons \$ 9 358, 1890 1 439 Tons \$ 25 159, Stangjern 1891 33 446 286  $\mathcal{T}$  \$ 635 872, 1890 52 180 070  $\mathcal{T}$  \$ 896 276, Staal 1891 5 975 952  $\mathcal{T}$  \$ 112 922, 1890 8 902 694  $\mathcal{T}$  \$ 154 311, Plader 1891 46 345  $\mathcal{T}$  \$ 3 713, 1890 370  $\mathcal{T}$  \$ 10, Wire rods 1891 67 140 170  $\mathcal{T}$  \$ 1 317 393, 1890 62 043 353  $\mathcal{T}$  \$ 1 087 120, Wire og wire rope 1891 241 445  $\mathcal{T}$  \$ 16 206, 1890 113 484  $\mathcal{T}$  \$ 3 436, Knivsmedarbejde 1891 \$ 8 857, 1890 \$ 10 916, Maskiner og Dele deraf 1891 \$ 24 728, 1890 \$ 42 050, andre Jern- og Staalfabrikata 1891 \$ 5 131, 1890 \$ 12 478, Jern og Staal 1891 Totalsum \$ 2 159 723, 1890 \$ 2 301 791.

Træmasse 1891 43 827 673  $\mathcal{T}$  \$ 796 821, 1890 44 412 978  $\mathcal{T}$  \$ 724 723, andet Papiromateriale 1891 \$ 9 505, 1890 \$ 12 591, Totalsum 1891 \$ 806 326, 1890 \$ 737 314.

Fisk og Fiskevarer, Ansjos og Sardiner nedlagte i Olie og paa andet Vis 1891 \$ 25 565, 1890 \$ 14 415, tørret og saltet Torsk 1891 334 837  $\mathcal{T}$  \$ 19 683, 1890 108 759  $\mathcal{T}$  \$ 5 552, Sild, røget 1891 317 730  $\mathcal{T}$  \$ 10 298, 1890 701 288  $\mathcal{T}$  \$ 27 373, Sild, lagesaltet 1891 21 849 Tdr. \$ 130 531, 1890 27 709 Tdr. \$ 117 100, Makrel 1891 11 493 Tdr. \$ 180 210 1890 3 045 Tdr. \$ 48 465, Hval- og Fisketran 1891 218 881 Gall. \$ 93 616, 1890 147 824 Gall. \$ 56 977, andre Fiskevarer 1891 \$ 42 829, 1890 \$ 17 474, Totalsum 1891 \$ 502 732, 1890 \$ 287 356.

Bøger, Karter, Gravurer 1891 \$ 28 930, 1890 \$ 22 006, Skind 1891 \$ 21 738, 1890 22 339, Metaller og Fabrikata deraf 1891 \$ 13 238, 1890 \$ 7 333, Ost 1891 98 105  $\mathcal{T}$  \$ 12 724, 1890 65 287  $\mathcal{T}$  \$ 7 850, Glasvarer og Flasker 1891 \$ 5 835, 1890 \$ 4 675, Kemikalier 1891 \$ 5 364, 1890 \$ 7 331, Guld- og Sølvarbejder \$ 5 267, 1890 \$ 117, Spirituosa 1891 \$ 4 909, 1890 \$ 4 406, Frugter 1891 \$ 3 428, 1890 \$ 3 297, Gjødningsstoffer 1891 \$ 3 074, Porcelain 1891 \$ 2 097, 1890 \$ 631, Pelsværk 1891 \$ 1 885,

1890 \$ 772, Øl og Maldrikke 1891 \$ 1873, 1890 \$ 878, Handsker 1891 \$ 1 783, 1890 \$ 734.

De væsentligste Udførselsartikler til Sverige og Norge var i Finansaaret 1891:

Bomuld 37 868 Baller, 18 499 799 ₧ \$ 1 709 958, Saalelæder 4 317 500 ₧ \$ 742 456, Petroleum 8 957 350 Gall. \$ 686 948, Nafta 544 633 Gall. \$ 41 930, Flæsk 7 912 422 ₧ \$ 487 920, Kjød, lagesaltet 5 086 940 ₧ \$ 276 354, Smult 2 147 671 ₧ \$ 149 653, Talg 606 888 ₧ 39 075, Smør 526 660 ₧ \$ 59 579, Margarolinolie 1 800 834 ₧ \$ 172 016, Bladtobak 448 735 ₧ \$ 52 025, Cigaretter 16 307 Mille \$ 49 262, Sirup 109 288 Gall. \$ 22 879. Kornvarer: Mais 14 400 Bushels \$ 8 779, Hvede 7 988 Bushels \$ 8 387, Hvedemel 10 902 Tdr. \$ 46 718, Pitchpine og andet Tømmer, saget eller hugget \$ 16 646, Harpix 2 250 Tdr. \$ 4 100, Gjødningsstoffer 10 382 Tons \$ 127 725, Agerbrugsredskaber \$ 78 892, Symaskiner og Dele deraf \$ 13 240, Maskiner og andre Fabrikata af Jern og Staal \$ 45 564, Klokker og Dele deraf \$ 7 478, Farvevarer \$ 4 799, Videnskabelige Instrumenter \$ 3 126, Gummivarer \$ 2 711.

Jern. Hvad svenskt Jern betræffer, har Indførselen af Rujern, Stangjern og Staal aftaget i Finansaaret 1891. Af Rujern indførtes kun 1 000 Tons mod 3 000 Tons i det foregaaende Finansaar; af Stangjern 33 000 Tons mod 52 000 Tons i 1890; af Staal 6 000 Tons mod 9 000 Tons i 1890. Svenskt Jern fortrænges delvis af Blødstaal, tilvirket her i Landet, hvilket falder billigere til visse Arbeider, til hvilke før udelukkende svenskt Jern benyttedes. Sverige er forresten ikke det eneste Land, hvis Jernudførsel til de Forenede Stater er i Tilbagegang; Indførselen i det Heletaget er bleven formindsket. Der indførtes i Finansaaret 1891 kun 82 000 Tons Rujern (deraf fra Storbritannien 64 000 Tons) mod 147 000 Tons (deraf fra Storbritannien 110 000 Tons) i det foregaaende Finansaar. Totalindførselen af Stangjern gik i 1891 ned til 43 000 Tons fra 64 000 Tons i 1890. Indførselen af Staal gik i 1891 ned til 70 000 Tons (deraf 37 000 Tons fra Tyskland og 26 000 fra Storbritannien) fra 81 000 Tons (deraf 17 000 Tons fra Tyskland og 53 000 Tons fra Storbritannien) i 1890.

Indførselen af svenske „wire rods“ har derimod tiltaget i Finansaaret 1891 (67 000 Tons i 1891 mod 62 000 Tons i 1890). Dette er saa meget mærkeligere som Totalindførselen af „wire rods“ har gaaet ned til 113 000 Tons i 1891 mod 140 000 Tons i 1890. Sverige har udvidet sin Afsætning paa Tysklands Bekostning. Indførselen fra Tyskland gik nemlig ned til 24 000 Tons i 1891 fra 34 000 Tons i 1890.

Priserne paa svenskt Jern vare under de første 8 Maaneder af 1891 lave og dreiede sig omkring \$ 60 pr. Ton. I September og Oktober var Efterspørgselen bedre, og Priserne steg indtil \$ 67 pr. Ton. Ved Udgangen af 1891 var Markedet igjen flaut, og Priserne faldt til \$ 63 pr. Ton.

Angaaende amerikantskt Rujern kan det nævnes, at i Begyndelsen af 1891 noteredes Priserne saaledes: Pennsylvania No. 1 \$ 18, do. No. 2 \$ 16.50 og Gray Forge \$ 14.50 à \$ 15.50 pr. Ton, leveret ved Skibsborde. Tennessee og Alabama Rujern solgtes til \$ 17 à \$ 17.50 for No. 1 og \$ 16 à \$ 16.50 for No. 2. I det første Halvaar 1891 fandt ingen virkelig Prisforandring Sted, hvilket skyldtes Tilvirkningens Formindskelse. Der produceredes nemlig i første Halvaar 1891 1 Million Tons mindre end i det tilsvarende Halvaar i 1890. Til Trods herfor vare Beholdningerne næsten

100 000 Tons større den 31te Juni 1891 end den 30te Juni 1890. I andet Halvaar 1891 var Afsætningen flau, medens Produktionen paany steg. Der fandt forholdsvis kun smaa Kjøb af Staalskinner og andet Jernbanemateriel Sted; af denne Aarsag trykkedes Røjernsmarkedet. Ved Aarets Udgang var derfor Priserne lavere end i Januar. Der noteredes for Pennsylvania og andre „northern makes“ No. 1 \$ 17.50 à \$ 18, No. 2 \$ 16.50 pr. Ton, for „southern makes“ No. 1 \$ 16.25 à \$ 17, No. 2 \$ 15.50 à \$ 16 pr. Ton, for Gray Forge \$ 14 à \$ 14.50 pr. Ton, alt ved Skibborde. Den hele Produktion i 1891 ansloges til 8 279 870 Gross Tons (à 2 240  $\mathcal{R}$ ) eller 922 833 Tons mindre end i 1890. De usolgte Beholdninger ved Masovnene ved Udgangen af 1891 beregnedes til 596 333 Tons eller 12 588 Tons mindre end ved Udgangen af 1890. Under Aaret 1891 vare 313 Masovne i Drift.

Produktionen af Staalskinner var i Aaret 1891 1 219 874 Gross Tons eller 577 615 Gross Tons mindre end i 1890. Den høieste Pris for Staalskinner var \$ 30, den laveste Pris, til hvilken Salg fandt Sted, var \$ 27.

Træmasse. Af Træmasse indførtes i Finansåret 1891 fra Sverige og Norge 43 827 Tons til en Værdi af \$ 796 821 mod 44 413 Tons til en Værdi af \$ 724 723 i 1890. Totalindførselen af denne Artikel har saavel i 1891 som i 1890 udgjort ca. 97 000 Tons aarligen, fordelte paa følgende Lande!

	1891.		1890.	
	Pund.	Dollars.	Pund.	Dollars.
Sverige og Norge . . . . .	43 827 673	796 821	44 412 978	724 723
Tyskland . . . . .	22 985 012	594 503	29 662 203	716 779
Dominion of Canada . . . . .	21 110 820	308 078	14 848 491	185 016
Østerrig-Ungarn . . . . .	4 968 747	117 129	4 601 186	110 579
Storbritannien . . . . .	3 746 343	73 847	3 104 985	63 081
Belgien . . . . .	242 129	7 973	496 902	7 198
Spanien . . . . .	78 848	2 039	—	—
Holland . . . . .	67 318	2 301	263 270	6 962
Japan . . . . .	—	—	834	18

Efterspørgselen efter mekanisk Træmasse var i Januar Maaned livlig, og Priserne steg, hvilket fremkaldte en øget Indførsel fra Udlandet. Ved Udgangen af Januar solgtes udenlandsk Masse til 1.20 Cent pr.  $\mathcal{R}$  fra Dok. Senere blev Markedet flauere, og i April og Mai var der meget liden Omsætning. I August indtraadte et nyt Opsving. Paa Grund af Tørken vedblev Efterspørgselen efter udenlandsk Masse, og Priserne steg i Oktober. Et Parti norsk tør Masse, som i længere Tid havde ligget paa Lager, solgtes til 1.25 à 1.30 Cent, Størstedelen til den sidste Pris. I November begyndte Markedet at blive flauere og i Aarets sidste to Maaneder gjordes næsten ingen Omsætning i udenlandsk Masse, fordi Priserne paa de udenlandske Produktionssteder vare stivere, og udelukkede Muligheden af en Import med Fordel.

De indenlandske Fabrikanter af kemisk Træmasse har i Løbet af 1890 og 1891 udvidet sin Produktion paa samme Tid som deres Vare bliver bedre og bedre. Som en Følge deraf vil Efterspørgselen efter europæisk Vare sandsynligvis aftage. Der haves Opgaver over Indførselen til New York i Kalenderaarene 1891 og 1890; det fremgaar af dem, at Indførselen

af kemisk Masse til New York gik ca. 30 pCt. tilbage i 1891 (18 800 Tons i 1891 mod 28 400 Tons i 1890). Ved Aarets Begyndelse noteredes følgende Priser for europæisk Vare: „unbleached soda“ 2.70 à 3.05 Cents, „bleached soda“ 3.50 à 3.90 Cents. „unbleached sulphite“ 2.70 à 3.55 Cents og „bleached sulphite“ 4.25 à 4.75 Cents. Efterspørgselen var nogenlunde god under Aarets første to Maaneder, aftog derefter, men tiltog atter noget i Mai. I Juni begyndte Priserne at falde og „bleached sulphite“, som forud solgtes til 4.25 Cents, faldt til 3.90 à 4 Cents. Ved Udgangen af 1891 vare Priserne: „unbleached soda“ 2.65 à 3 Cents, „bleached soda“ 3.50 à 3.90 Cents, „unbleached sulphite“ 2.37½ à 3.45 Cents og „bleached sulphite“ 3.90 à 4.50 Cents.

Fisk. Følgende Oversigt over Importen af visse Fiskevarer viser den Del, som Norge har taget i denne Gren i Indførselshandelen:

Torsk, tørret og saltet:			
Totalindførsel i 1891 . . . . .	12 982 019	ℳ	\$ 527 113
Heraf kom fra:			
Britisk Nordamerika . . . . .	12 254 553	”	” 487 719
Norge . . . . .	334 837	”	” 19 683
Miquelon, Langley og St. Pierre . . . . .	326 722	”	” 15 445
Totalindførsel i 1890 . . . . .	12 750 312	”	” 409 388
Heraf kom fra:			
Britisk Nordamerika . . . . .	10 892 063	”	” 367 072
Miquelon, Langley og St. Pierre . . . . .	1 741 451	”	” 36 471
Norge . . . . .	108 759	”	” 5 552
Af de indførte Kvantiteter tørret og saltet Torsk udførtes igjen, væsent-			
ligen til Vestindien:			
i 1891 . . . . .	5 752 434	ℳ	\$ 260 145
i 1890 . . . . .	4 866 868	”	” 168 612
. Sild, røget;			
Totalindførsel i 1891 . . . . .	4 229 403	”	” 101 493
Heraf kom fra:			
Britisk Nordamerika . . . . .	3 832 301	”	” 85 157
Sverige og Norge . . . . .	317 730	”	” 10 298
Totalindførsel i 1890 . . . . .	6 502 573	”	” 140 144
Heraf kom fra:			
Britisk Nordamerika . . . . .	5 666 164	”	” 108 720
Sverige og Norge . . . . .	701 288	”	” 27 373
Sild, saltet:			
Totalindførsel i 1891 . . . . .	128 135	Tdr.	” 922 099
Heraf kom fra:			
Britisk Nordamerika . . . . .	38 296	”	” 141 120
Holland . . . . .	35 616	”	” 407 040
Norge . . . . .	21 849	”	” 130 531
Storbritannien . . . . .	19 027	”	” 133 990
Tyskland . . . . .	13 283	”	” 109 042
Totalindførsel i 1890 . . . . .	125 440	”	” 881 818
Heraf kom fra:			
Holland . . . . .	39 466	”	” 470 133
Britisk Nordamerika . . . . .	37 067	”	” 146 274

Norge . . . . .	27 709	Tdr. \$	117 100
Tyskland . . . . .	10 791	" "	73 107
Storbritannien. . . . .	10 175	" "	73 123
Makrel:			
Totalindførsel i 1891 . . . . .	118 365	" "	1 413 875
Heraf kom fra:			
Britisk Nordamerika . . . . .	72 780	" "	791 431
Storbritannien . . . . .	33 960	" "	431 014
Norge . . . . .	11 493	" "	180 210
Totalindførsel i 1890 . . . . .	70 437	" "	1 010 670
Heraf kom fra:			
Britisk Nordamerika . . . . .	42 853	" "	641 601
Storbritannien . . . . .	23 912	" "	316 953
Norge . . . . .	3 045	" "	48 465

Bomuld. I Aaret fra 1. September 1890 til 1. September 1891 angives Bomuldshøsten at have udgjort 8 655 518 Baller, af hvilke 5 790 634 udførtes og 2 637 541 forbrugtes af indenlandske Spindierier. Høsten oversteg med 1 341 792 Baller det foregaaende Aars Høst og er den rigeste, Landet nogensinde har havt. Men denne Overflod i Forbindelse med det engelske og andre europæiske Markeders trykkede Stilling gjorde, at Priserne stadig faldt og tilsidst kun beredte Producenterne Tab. Den høieste Pris, som „Middling Upland“ betingede, var  $9\frac{5}{16}$  Cents i Januar; i August var Noteringen for denne Sort gaaet ned til  $7\frac{15}{16}$  Cents. Chefen for Landbrugs-Departementet i Washington har ogsaa i en officiel Beretning (Marts 1892) udtalt som sin Mening, „at Landet i de sidste to Aar har produceret over 2 Millioner Baller mere end Konsumtionen taaler. Dette har drevet Priserne ned til et Punkt, som Planterne forklare at ligge „under Produktionsomkostningerne.“ Han giver det Raad „at indskrænke det Areal, som anvendes til Bomuldsdyrkning.“

Totaludførselen af Bomuld fra de Forenede Stater udgjorde i Finansaaret 1891 5 820 779 Baller til en Værdi af \$ 290 712 898. Mere end  $\frac{1}{5}$  af denne Udførsel gik til Storbritannien (3 393 589 Baller til en Værdi af \$ 170 863 888). Til Sverige og Norge udførtes 37 868 Baller eller 18 499 799  $\mathcal{R}$  til en Værdi af £ 1 709 958. Heraf skibedes fra Savannah 24 951 Baller til en Værdi af \$ 1 131 346, altsammen til Sverige (Gøteborg 14 401 Baller, Norrköping 8 100 Baller, Gefle 1 250 Baller og Uddevalla 1 200 Baller).

Saalelæder. Priserne paa Saalelæder faldt stadigt under Løbet af 1891. „Best hemlock“ (middels Vægt) gik ned fra 19 Cents til  $17\frac{1}{2}$  Cents, „Common“ fra  $18\frac{1}{2}$  Cents til 17 Cents og „Good damaged“ fra 15 Cents til 13 Cents. Prisfaldet tilskrives Konkurrence og Overproduktion samt til en vis Grad ogsaa Tilbageholdenhed fra Kjøbernes Side, hvilke ved Aarets Udgang sandsynligvis sad inde med mindre Beholdninger end ved Aarets Begyndelse. Der modtoges i New York i 1891 3 339 989 Sider eller 280 565 Sider mere end i 1890. Omtrent Trediedelen af de modtagne Kvantiteter udførtes, næsten altsammen fra New York. Udførselshandelen i denne Artikel er altsaa ubetydelig i Sammenligning med den indenlandske Omsætning. Totaludførselen fra de Forenede Stater i Finansaaret 1891 udgjorde 37 501 278  $\mathcal{R}$  til en Værdi af \$ 6 168 362. Heraf gik 27 419 085  $\mathcal{R}$

til en Værdi af \$ 4 302 728 til Storbritannien og 4 317 500 ₧ til en Værdi af \$ 742 756 til Sverige og Norge. De Forenede Riger er efter England den største Kjøber af amerikansk Saaleleder.

**Petroleum.** Produktionen af Petroleum og det indenlandske Forbrug tiltog i 1891, medens Udførselen paa Grund af Konkurrencen med den russiske Olie aftog. Totalproduktionen beløb sig til 34 486 923 Barrels eller 5 Millioner Barrels mere end i 1890. Det indenlandske Forbrug antages at have sluttet 22 600 000 Barrels. Man har i Almindelighed antaget, at Petroleumskonsumtionen skulde aftage paa Grund af den udvidede Anvendelse af elektrisk Belysning og paa Grund af billigere Gaspriser. Men Brugen af Olie til Belysning er kun en mindre Del af Konsumtionen, sammenlignet med Brugen deraf som Brændmateriel baade i Industrien og i Husholdninger. Konsumtionen i dette Øiemed har dobbelt sig i de sidste to Aar. Totaludførselen beløb sig i Kalenderaaret 1891 til 629 014 923 mod 660 743 394 Gallons i 1890, saaledes en Forskjel af 31 728 471 Gallons. Denne Tilbagegang skyldes den russiske Konkurrence; til Sammenligning kan nævnes, at der fra Batum i 1891 udskibedes 24 Millioner Gallons mere end i 1890. Den Havn, som særskilt rammedes af Udførselens Synken i 1891, var New York, hvis Export var 49 Millioner Gallons mindre end i det foregaaende Aar. Fra Philadelphia og Perth Amboy var Udførselen snarere lidt større i 1891. Skibning af Petroleum i Tønder til europæiske Havne er i stadigt Aftagende, og har der aldrig været afskibet saa lidet i Tønder som i 1891. Cisterne Dampskibe besøge mere og mere Transporten; der opgives, at ikke mindre end 50 saadanne Dampskibe nu gaa mellem New York og Philadelphia paa den ene Side og engelske, tyske og franske Havne paa den anden Side.

Priserne for amerikansk Olie var i 1891 lavere end i det foregaaende Aar; Gjennemsnitsnoteringen opgives til 6.85 Cents i 1891 mod 7.15 Cents i 1890.

**Kornvarer.** Udførselen af Hvede og Hvedemel, Mais og andre Kornsorter udgjorde i Finansaaret 1891 \$ 128 121 656; heraf udførtes fra New York for \$ 40 234 840. Den store Stigning i Udførselen, som fandt Sted under Løbet af Høsten 1891, viser sig naturligvis ikke i de meddelte Sifre for Finansaaret 1891. Til Sverige og Norge udførtes 14 400 Bushels Mais (mod 249 406 Bushels i det foregaaende Finansaar), 7 988 Bushels Hvede og 10 902 Tdr. Hvedemel (mod 12 346 Tdr. 1890) til en samlet Værdi af \$ 63 884 (mod \$ 169 296 i 1890).

**Kjød og Flæsk.** Udførselen af Kjød og Flæsk i forskjellige Former fra de Forenede Stater udgjorde i Finansaaret 1891 \$ 139 017 471; heraf udørtes fra New York for \$ 80 807 812. Udførselen til Sverige og Norge er angivet ovenfor.

---

Konsulatets Adresse er Chesebrough Building, 24, State Street; dets Kontor holdes aabent for Publicum fra Kl. 10 til Kl. 3.

**Karl Woxen.**

---

## Triest.

Aarsberetning dateret 29de Juli 1892.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
<b>I. Ankomne:</b>									
Fra Norge til Hovedstationen . . . . .	1	371	-	-	1	371	-	-	4 140
„ andre Lande til Hovedstationen . . . . .	57	20 544	3	1 015	60	21 555	-	-	151 040
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . . . .	1	354	-	-	1	354	-	-	2 500
Ialt	59	21 265	3	1 015	62	22 280	61	21 803	157 680
<b>II. Afgaaede:</b>									
Til andre Lande fra Hovedstationen . . . . .	47	16 921	12	4 113	59	21 034	-	-	-
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . . . . .	1	354	-	-	1	354	-	-	143 597
Ialt	38	17 275	12	4 113	60	21 388	59	20 916	143 597

Af svenske Skibe ankom 1, dr. 669 Tons.

Indførselens Værdi var i 1891: fra Østerrig-Ungarn fl. 12 698 364, Ostindien 27 280 153, hollandsk do. 803 115, China 477 042, Massana 293 652, Aden 1 074 057, Philippinerne 303 916, Japan 274 870, Italien 22 825 407, europæisk Tyrki 13 414 575, asiatisk do. 10 278 345, Egypten 13 320 667, Grækenland 9 609 183, Tunis og Tripolis 126 459, Bulgarien 158 553, Rumænien 713 557, Montenegro 124 832, Portugal 4 836, Frankrige 5 316 483, Algier 47 043, Storbritannien og Irland 10 493 436, Malta 178 378, Gibraltar 2 026, Tyskland 5 533 015, Nederlandene 2 149 195, Belgien 384 252, Sverige og Norge 131 152, Rusland (sorte Hav) 5 787 129, Amerikas forenede Stater 2 765 481, Jamaica 319 928, Argentina 98 616, Brasilien 19 787 976, ialt 166 775 673.

Udførselen udgjorde i Værdi fl. 161 942 017.

Med svenske og norske Skibe indførtes i 1891 for fl. 1 861 388 og udførtes fl. 969 115, mod i 1890 fl. 2 247 884 og 755 824. Indførselen fra Sverige og Norge var fl. 131 152, mod i 1890 fl. 278 081.

Den østerrigsk-ungarske Handelsflaade var i 1891: Langfart 77 Dampskibe, dr. 90 251 Tons, 177 Seilskibe, 96 722 Tons, stor Kystfart: 24 Dampskibe, 9 569 Tons, 47 Seilskibe, 5 978 Tons, liden Kystfart: 74 Dampskibe, 3 467 Tons, 1 565 Seilskibe, 21 795 Tons. Ialt 175 Dampskibe, dr. 103 278 Tons, og 1 789 Seilskibe, dr. 124 495 Tons, mod i 1890 resp. 173 Dampskibe, dr. 97 852 Tons, og 1 822 Seilskibe, dr. 140 828 Tons.

Otto von Leitenburg.

## Helsingfors\*)

*Skrivelse dateret 9de August 1892.*

Efter Opgaver meddelt af herværende Toldstyrelse hid sættes følgende Oversigt over Handelen mellem Norge og Finland i 1891:

Udførsel fra Finland til Norge: Trælaster af mindst 2 Meters Længde Kbm. 1 752, Værdi Fm. 46 428, Tjære Hekt. 463, Fm. 6 482, tils. Fm. 52 910, mod i 1890 Fm. 172 284 (hvoraf for 2 Seilskibe Fm. 153 000).

Indførsel til Finland fra Norge: Fisk, fersk, tørret, saltet eller røget: Sild, saltet Kg. 1 559 510, Fm. 311 902, Sild, Strømning, Brisling, røget, saltet, eller røget andre Slags Kg. 543, Fm. 923, Graasider eller Sei Kg. 140 988, Fm. 49 332, tørret, andre Slags Kg. 7 878, Fm. 5 515, Kaffe Kg. 44, Fm. 95, Vine Fl. 50, Fm. 150, Handsker Kg. 3, Fm. 360, Bødkerarbeide, Fm. 675, Papirtapeter og Border Kg. 30, Fm. 90, Papirarbeider, ikke særskilt nævnt, Kg. 13, Fm. 130, vævede Stoffe 1 Kg., Fm. 12, Klæder Kg. 7, Fm. 98, Krudt, grovt, Spræng- Kg. 7 180, Fm. 7 180, fint, Jagt- Kg. 7 497, Fm. 17 618, Tændhætter Kg. 18, Fm. 191, Smedearbeide Kg. 2, Fm. 18, Sølvarbeider Kg. 23, Fm. 599, Baade 1, Fm. 130, Gravurer etc., Fm. 20, ialt Fm. 395 037, mod i 1890 Fm. 493 783 (hvoraf Spiger Kg. 97 928, Fm. 32 316, Tran, Fm. 26 334, Stenkul, Fm. 16 329, Seilskibe Fm. 107 000).

Det fremgaar heraf, at saavel Indførselen som Udførselen er gaaet tilbage. Nedgangen i Importen fra Norge beror væsentlig paa, at der i 1890 blev solgt to norske Skibe til Finland, medens Nedgangen i andre Artikler, som Tran, Stenkul, Teglsten og Spiger, mere end opveies ved Forøgelsen i Fiskevarer, der kan anslaaes til ca. Fm. 78 000.

Nedgangen i Exporten til Norge skriver sig ligeledes fra Salget af et finsk Skib til Norge, hvorimod Udførselen af Trælaster og Tjære viser en Tilvæxt af tilsammen 43 500 Fm.

Hele Indførselen til Finland fra Sverige var i 1891 Fm. 10 207 752, og Udførselen fra Finland til Sverige Fm. 6 109 193,

**M. Bjørnstjerna.**

---

## Genua\*\*)

I Generalkonsulatets under 13de Mai d. A. afgivne Skibsfarts- og Handelsrapport er under Afsnittet om Træmasse anført, at Cellulose indgaar toldfrit i Italien, medens der paa mekanisk Træmasse hviler en Told af 1 Lira paa 100 Kg.

---

\*) Se No. 9, Side 361. \*\*) Se No. 11, Side 432.



I Henhold til den mellem de forenede Riger og Italien gjældende Handels- og Søfartstraktat, ifølge hvilken der gjensidig tilstaaes de samme Indrømmelser som ligeoverfor de mest begunstigede Stater, giver jeg mig den Ære et indberette, at den mellem Italien og Schweitz afsluttede Handelstraktat indeholder en Nedsættelse i ovenstaaende Toldbestemmelse, forsaavidt angaar vaad Træmasse, der ved Indførsel i Italien alene vil have at svare en Told af 50 Centesimi pr. 100 Kilogram.

---

## Barbadoes.

Fra fremmede Lande ankom af norske Skibe med Ladning 22, dr. 860 Tons og i Ballast 246, dr. 132 744 Tons. Til fremmede Lande afgik med Ladning 12, dr. 7 321 Tons og i Ballast 255, dr. 123 016 Tons.

Af svenske Skibe ankom 48, dr. 18 671 Tons.

---

## Belize (Br. Honduras).

Fra fremmede Steder ankom i Ballast 53 norske Skibe, dr. 20 969 Tons, hvoraf Dampskibe 5, dr. 3 083 Tons. Alle afgik med Ladning til fremmede Steder.

Af svenske Skibe ankom 9, dr. 3 077 Tons.

De fornemste Udførselsartikler er fremdeles Mahogni og Logwood, der for det meste bringes til europæiske Markeder af norske og svenske Skibe.

Af Frugt udskibedes fra Kolonien, udelukkende til de Forenede Stater, i 1891 næsten dobbelt saa meget som i 1889, men der frygtes at ville blive en Nedgang i 1892 paa Grund af for meget Regn.

Indførselen bestaar som før især af Manufakturvarer fra Europa og Provisioner fra de Forenede Stater.

Udførselens Værdi var: Til Storbritannien og Irland \$ 1 052 725, britiske Kolonier \$ 1 038, andre Lande \$ 856 167, ialt \$ 1 909 930. Den bestod væsentlig af Mahogni, 5 717 402 Fod, \$ 418 356, Logwood 26 112 T., \$ 764 018, Rubber 33 489 lbs., \$ 15 832, Sarsaparilla lbs. 8 462, \$ 2 212, raat Sukker lbs. 413 921, \$ 17 286, raffineret do. lbs. 2 041, \$ 104, Kokosnødde 1 964 175, \$ 38 053, Skildpaddeskaller lbs. 4 021, \$ 17 822, Svampe lbs. 3 265, \$ 1 207, Cedertæ 94 033 Fod, \$ 8 744, Frugtvin, Bananer etc., \$ 254 888, Rum 4 344 Gall., \$ 4 256.

Indførselen var: Fra Storbritannien og Irland \$ 763 249, Barbados 145, Jamaica 1 033, fremmede Lande \$ 1 088 938, hvoraf fra Storbritannien og Irland \$ 743 654, Tyskland \$ 54 728, Frankrige \$ 30 123, Belgien \$ 21 051, Sverige \$ 193, Norge \$ 183.

A. Williamson.

---

## Brisbane.

Herfra afgik i Ballast til fremmede Lande 7 norske Skibe, dr. 6 573 Tons, hvoraf 1 Dampskib, dr. 1 958 Tons. Erlagt Konsulatafgift £ 20.11.5.

## Caracas (Venezuela).

Til La Guaira ankom fra fremmede Lande med Ladning 9 norske Skibe, dr. 3 761 Tons. Til fremmede Lande afgik med Restladning 2, dr. 910 Tons, Resten i Ballast. Erlagte Konsulatafgifter Kr. 192.19.

Til Maracaibo ankom fra fremmede Lande 7 norske Skibe, dr. 1 525 Tons, hvoraf i Ballast 1, dr. 198. Alle afgik med Ladning til fremmede Lande. Erlagte Konsulatafgifter \$ 38.

Til Puerto Cabello ankom med Ladning 2 norske Skibe, dr. 910 Tons, fra fremmede Lande.

Alle ankomne vare Seilskibe.

## Christchurch (New Zealand).

Der ankom til Vicekonsulsstationerne med Ladning 3 norske Skibe, dr. 2 296 Tons, og i Ballast 4, dr. 2 982 Tons, alle fra fremmede Steder. Alle Seilskibe.

Der afgik til fremmede Steder med Ladning 6 norske Skibe, dr. 4 091 Tons, og i Ballast 1, dr. 835 Tons.

## Colombo.

Til Colombo ankom fra fremmede Lande 6 norske Dampskibe, dr. 7 222 Tons, hvoraf i Ballast 3, dr. 3 080 Tons. Til fremmede Steder afgik med Ladning 3, dr. 3 288 Tons, Resten i Ballast.

Til Point de Galle ankom med Ladning fra fremmede Steder 22 Skibe, dr. 38 854 Tons, hvoraf 2 Seilskibe, dr. 1 896 Tons. Til fremmede Steder afgik i Ballast 3, dr. 4 838 Tons, Resten med Ladning.

Af svenske Skibe ankom 1, dr. 450 Tons.

Med Undtagelse af 2 580 lbs The, var der ingen direkte Handel mellem denne Havn og Norge og Sverige. Der er uden Tvivl en liden Forretning i svensk Jern, men da det gaar over England, kan nærmere Opgaver derover ikke gives.

**F. W. Bois.**

## Curaçao.

Der ankom fra fremmede Lande med Ladning 3 norske Seilskibe, dr. 2 071 Tons, hvilke afgik til fremmede Lande.

## Djeddah.

Fra fremmed Sted ankom et norsk Dampskib, dr. 1 024 Tons, med Ladning, der afgik til fremmed Havn efterat have udlosset en mindre Del af Ladningen.

Ingen Konsulatafgift erlagt.

**Spakler.**

**Havana.**

(Se Hefte 18, Pag. 613).

**Barracoa.** Udførselen udgjorde:

			Kokos- nødder.	Racimos guineos.	Kokos- olie, Barriler.			
1887	under	norsk	Flag .	1 876 110	641 860	100		
	"	amerik.	" .	1 833 000	62 500	—		
	"	engelsk	" .	523 100	49 420	—		
	"	Costa Rica	" .	30 000	—	—		
				4 262 210	753 780	100		
1888	under	norsk	Flag .	1 787 000	727 900			
	"	amerik.	" .	2 670 000	67 500			
	"	engelsk	" .	336 000	63 800			
	"	hollandsk	" .	30 000	36 500			
				4 823 000	895 700			
1889	under	norsk	Flag .	1 241 500	1 035 190	825		
	"	amerik.	" .	3 255 000	16 400	400		
	"	engelsk	" .	280 000	190 529	—		
	"	hollandsk	" .	210 000	67 500	550		
	"	spansk	" .	30 000	—	—		
				5 016 500	1 309 619	1 775		
							Tomme Huder.	Kakao,
						Fade.		Tons.
1890	under	norsk	Flag .	2 224 500	1 027 480	472	—	10
	"	amerik.	" .	2 221 500	65 000	350	200	—
	"	engelsk	" .	8 350 000	125 500	350	3 200	175
				12 796 000	1 217 980	1 172	3 400	175
1891	under	norsk	Flag .	1 885 000	537 500	200	—	300
	"	amerik.	" .	1 229 000	58 200	—	709	655
	"	engelsk	" .	138 000	45 100	—	—	78
				3 252 000	640 800	200	709	1033
1892	til Ult. Septb.)	under	norsk	Flag .	1 491 000	785 000	—	—
		"	amerik.	" .	1 650 000	110 900	75	240
		"	engelsk	" .	810 000	198 900	—	—
		"	tysk	" .	118 000	47 000	50	—
	"	svensk	" .	—	24 000	—	—	
				4 069 000	1 165 800	125	240	

A. C. Hernandez,  
fung.

## Larnaca (Cypern).

*Aarsberetning dateret 30te Oktober 1892.*

Der ankom i Ballast mellem 1ste April 1891 og 31te Marts 1892 3 norske Skibe, dr. 1 117 Tons, fra fremmede Steder.

Hele Exporten i det nævnte Tidsrum oversteg med £ 32 771 det foregaaende Aars. Importen viser derhos en Tilvækst af £ 70 000. Derimod var der en Nedgang i Udførselen af Korn, Bomuld og Vin, medens Carober (Johannesbrød) viser en Tilvæxt af £ 66 914 Aleppo Cantarer, £ 63 701. Hvede udførtes især til Italien, Byg til England og Spanien, Bomuld til Frankrige og England, og Vin til Tyrkiet og Østerrige, men til Frankrige paa Grund af den nye franske Toldtarif kun smaa Kvantiteter. Silkekokoner viser en Nedgang af £ 2 721. Exporten gik udelukkende til Frankrige.

Der er ikke udført offentlige Arbejder af Betydning.

Fragterne er gaaet ned siden min sidste Rapport med ca. 20 % baade til England og Middelhavshavne.

Mynt og Kurser er uforandret. Sundhedstilstanden har været meget god.

Gjennemsnitlige f. o. b. Priser for de vigtigste Exportartikler 1ste April 1891—31te Marts 1892: Byg pr. Kilo Piastre 15 $\frac{1}{2}$ , Hvede pr. do. P. 33, Vikker P. 33 $\frac{1}{2}$ , Havre P. 17, Vin (Comanderia) pr. Oke P. 4 $\frac{1}{4}$ , Silkekokoner pr. do. P. 63, raa Bomuld pr. do. P. 9, Uld pr. do. P. 10, Carober pr. Aleppo Cantar P. 146.

Den væsentlige Indførsel udgjorde 1ste April 1891—31te Marts 1892: Levende Dyr 351, Værdi £ 3 441, Vaaben og Ammunition £ 4 525, Øl paa Fad Oker 129 179, £ 3 134, do. paa Flasker doz 2 760, £ 744, Smør Oker 90 915, £ 7 624, tomme Fade 24 679, £ 8 327, Cigaretpapir £ 2 324, Kul, Tons 2 594, £ 3 666, Kaffe Oker 87 119, £ 9 286, Kobbervarer Oker 34 692, £ 3 568, Reb og Tougværk Oker 20 662, £ 1 025, Hvede, Byg, Vikker og Havre Kil. 5 542, £ 850, Mel Oker 594 308, £ 8 299, Bønner, Ærter etc. Oker 78 179, £ 2 143, Bomuldsgarn Oker 207 520, £ 18 796, Bomuldsvarer £ 43 539, Droger £ 2 623, Ler- og Glasvarer £ 7 284, Frugt Oker 120 905, £ 1 955, Møbler £ 2 719, Garn- og Modevarer £ 2 988, Kortevarer £ 3 119, Skind og Huder Oker 127 429, £ 2 605, Indigo Oker 4 320, £ 3 221, Jern og Staal, uforarbejdet, Oker 309 138, £ 3 149, Jernvarer £ 5 360, Læder Oker 130 814, £ 17 207, Lædervarer £ 1 208, Linvarer £ 1 826, Svovl- og Voxfyrtikker, Gros 21 567, £ 1 750, Maskiner £ 2 246, Olivenolie Oker 38 987, £ 1 618, Petroleum Kasser 46 230, £ 10 091, Fødevarer, Hermetik etc. £ 10 825, Ris Oker 447 500, £ 6 117, Sække 187 096, £ 5 114, Silkevarer £ 5 231, Silkeormæg Oker 244, £ 1 661, Sæbe Oker 260 169, £ 9 636, Specerier Oker 10 664, £ 552, Brændevin paa Fad Oker 76 474, £ 2 057, paa Flasker do 2 483, £ 2 237, Skrivesager £ 3 933, Sukker Oker 558 742, £ 12 510, Trælast og Ved £ 21 694, The Oker 4 131, £ 798, Tobaksblade Oker 130 734, £ 13 027, do. „Tumbeki“ Oker 36 993, £ 2 083, do. forarbejdet Oker 1 590, £ 272, Vox Oker 40 472, £ 2 741, Vin £ 1 066, Uldvarer £ 22 257.

Ch. Watkins.

## Laurenço Marques (Mozambique).

I 1891 ankom fra Sverige med Ladning 3 norske Skibe, dr. 958 Tons (Bruttofragt £ 2 030), og fra fremmede Lande med Ladning 4, dr. 1 626 Tons (Bruttofragt £ 3 603).

Der afgik til fremmede Lande i Ballast 6 Skibe, dr. 2 208 Tons. Erlagt Konsulatafgift £ 7.12.5. — Alle Seilskibe.

Af svenske Skibe ankom 2, dr. 862 Tons. Erlagt Konsulatafgift £ 3.1.8.

I 1890 ankom med Ladning fra Sverige 2 norske Skibe, dr. 631 Tons, og fra andre Lande 3, dr. 1 307 Tons, og i Ballast 1, dr. 290 Tons. Der afgik til fremmede Steder med Ladning 1 norsk Skib, dr. 290 Tons, og i Ballast 4, dr. 1 652 Tons. Erlagt Konsulatafgift £ 7.3.6.

Alle Seilskibe.

## Madras.

Intet norsk eller svensk Skib anløb Havnen i 1891.

## Manila.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 6 norske Dampskibe, dr. 6 184 Tons. Der afgik til fremmede Lande i Ballast. 5 Dampskibe, dr. 4 480 Tons, og med Ladning 1, dr. 4 704 Tons.

Ingen svenske Skibe ankom.

## Mexico.

Til **Veracruz** ankom 14 norske Skibe, alle fra fremmede Steder, hvoraf i Ballast 1. 4 af de ankomne var Dampskibe. Alle afgik til fremmede Steder, hvoraf 1 med Ladning. Fragt for indgaaende £ 3 607, \$ 9 900 og for et Fartøj \$ 85 daglig, for udgaaende £ 570.

Værdien af hele Mexikos Udførsel var i Fiskalaaret 1890—91 af ædle Metaller \$ 36 256 372 og af andre Produkter \$ 27 020 023, og i 1ste Halvaar 1891—92 henholdsvis \$ 29 588 894 og \$ 11 661 620. I 1877—78 var de tilsvarende Tal \$ 22 663 437 og \$ 6 622 222.

Værdien af Udførselen fra Staten Vera Cruz var i 1ste Halvaar 1891—92 ca. 16 Mill. \$.

Den overveiende Del af Udførselen gaar til de Forenede Stater og England.

I Staten Vera Cruz afgik ved Døden fra Juli—December 1891 10 768 Personer, deraf af den gule Feber 258. Det største Antal Dødsfald fandt Sted i Oktober med 80, dernæst November 53, September 42, August 31, Juli 28, December 24.

## Nagasaki.

Der ankom til Vicekonsulaterne i 1891 44 norske Dampskibe, drægtig 83 560 Tons.

---

## Nassau (Bahamaøerne).

Af norske Skibe ankom fra fremmede Steder med Ladning 13, dr. 5 926 Tons, hvilke afgik med Ladning til fremmede Steder.

Samtlige Reiser udførtes af to Dampskibe for Maanedsfragt, henholdsvis £ 400 og £ 410. Erlagte Konsulatafgifter £ 8.84.

---

## Santo Domingo.

Der ankom fra fremmede Steder med Ladning 8 norske Seilskibe, dr. 1891 Tons. og i Ballast 1, dr. 338 Tons. Samtlige afgik til fremmede Steder i Ballast.

Ingen svenske Skibe ankom.

Indførselen var: Campechetræ T. 974, do. Gajac T. 1 126, do. Mahogni 145 000 Fod, do. Palme 697 T., Vox lbs. 78 483, Honning Gallons 16 560, Skildpaddeskal lbs. 388, Kaffe lbs. 329 358, Cedertræ 4 000 Fod, Gaiacgummi lbs. 16 437, Cacao lbs. 216 440, Sukker T. 18 000, Huder 4 861, tilsammen Værdi Doll. 645 840. Indførsel Værdi Doll. 1 117 800.

---

## St. John's (Antigua).

(Se No. 2, Pag. 37).

Fra fremmede Lande ankom i Aarene 1885—91 14 norske Skibe, dr. 4 959 Tons, hvoraf 2 Dampskibe, dr. 669 Tons; heraf var i Ballast 5, dr. 1 956 Tons. Et Skib forliste. 4, dr. 1 599 Tons, afgik med Ladning, 9, dr. 2 789 Tons, i Ballast, alle til fremmede Havne. Erlagt Konsulatafgift £ 13.14.9.

Heraf ankom i 1885: 1 Skib, dr. 320 Tons, 1886 2, dr. 925 Tons, 1887 4, dr. 1 815 Tons, 1888 2, dr. 437 Tons, 1889 2, dr. 629 Tons, 1890 2, dr. 508 Tons, og 1891 1, dr. 327 Tons. Det sidstnævnte, et Dampskib, ankom i Ballast fra Dominico og afgik sammestedshen i Ballast.

---

## St. John's (Portorico).

*Skibsfarten 1890.*

Der ankom fra fremmede Steder til Hovedstationen med Ladning 6 norske Skibe, dr. 2 524 Tons, og til Vicekonsulsstationerne med Ladning 7, dr. 2 369 Tons, og i Ballast 6, dr. 2 379 Tons.

Der afgik til fremmede Lande fra Hovedstationen i Ballast 4 Skibe, dr. 1 282 Tons, og fra Vicekonsulsstationerne med Ladning 9, dr. 3 334 Tons, og i Ballast 3, dr. 1 025 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedstationen Doll. 5 206, ved Vicekonsulsstationerne Doll. 25.74.

---

## Shanghai.

Fra fremmede Lande ankom til Hovedstationen med Ladning 36 norske Skibe, dr. 25 602 Tons og i Ballast 3, dr. 1 587 Tons, og til Vicekonsulaterne med Ladning 28, dr. 20 480 Tons, og i Ballast 15, dr. 19 685 Tons, ialt 82, dr. 58 354 Tons, hvoraf Dampskibe 79, dr. 55 338 Tons.

Til fremmede Lande afgik fra Hovedstationen med Ladning 9, dr. 5 533 Tons, og fra Vicekonsulaterne 18, dr. 14 032 Tons, og i Ballast fra Hovedstationen 30, dr. 21 656 Tons og fra Vicekonsulaterne 15, dr. 17 133 Tons.

Samlet Konsulatafgift for Hovedstationen Doll. 338.68, for Vicekonsulaterne 510.24.

Det svenske Flag har fremdeles været usynligt i disse Farvande; derimod viser den norske Skibsfart en forbausende Tilvæxt, over 500 Procent mod 1890, naar iberegnes de Havne, hvor vi ingen Vicekonsulater har.

---

## Tripoli.

I Ballast ankom norsk Dampskib „Sumatra“, dr. 1 412 Tons, fra Civita vecchia, og afgik til Khoms med Esparto. Det kom atter tilbage fra Khoms for Ordre og afseilede til Sunderland via Tunis for at komplettere Ladningen. Konsulatafgift £ 4.18.9.

Intet svensk Skib ankom.

Der er ingen norske eller svenske Handelshuse eller Undersaatter her i Landet.

**N. I. Moore,**  
fung. Konsul.

---

## Valparaiso.

Fra fremmede Havne ankom af norske Skibe: Til Hovedstationen med Ladning 2, dr. 2 488 Tons, Bruttofragt £. 3 900. Til Vicekonsulaterne med Ladning 7, dr. 4 161 Tons, Bruttofragt £ 380, i Ballast 6, dr. 5 854 Tons. Alle Seilskibe.

Afgaaede: Fra Hovedstationen i Ballast 3, dr. 3 343 Tons, fra Vicekonsulaterne med Ladning 7, dr. 6 955 Tons. Bruttofragter (for 5, dr. 4 569 Tons) £ 10 870, i Ballast 1, dr. 1 687 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedstationen Kr. 211.99, ved Vicekonsulaterne Kr. 548.76, heraf tilfaldt Konsulen Kr. 274.38. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Kr. 42.99. Ialt tilfaldt Konsulen Kr. 529.36.

For Ordre ankom 4 Skibe, dr. 4 064 Tons.

Af svenske Skibe ankom 1, drægtig 677 Tons, og for Ordre 2, drægtig 2 028 Tons.

Expeditionsafgifter af norske Exp. Kr. 75.50, af svenske Kr. 17.75.

---

## Callao (Peru).

Der ankom fra fremmede Steder 4 norske Seilskibe dr. 3 865 Tons, hvoraf i Ballast 1 dr. 855 Tons. Af de øvrige ankom 1 med Træløst fra Pensacola, 1 med do. fra Vancouver og 1 med Guano. Samtlige afgik til fremmede Steder, 1 dr. 1 688 T. med Ladning, Resten i Ballast.

Erlagt Konsulatafgift Kr. 245.47.

7 Søfolk paamønstredes. Ingen afmønstret eller rømt.

---

## Guatemala.

Til Havne i Centralamerika ankom følgende norske Skibe, alle fra fremmede Lande: Til Puerto Codés, Honduras, med Ladning 4 Dampskibe, dr. 2 703 Tons, til Amapala, Honduras, med Ladning 1 Seilskib, dr. 830 Tons, til San José, Guatemala, med Ladning, 1 Seilskib, dr. 830 Tons, til Corinto, Nicaragua, med Ladning 2 Seilskibe, dr. 1 593 Tons, til Livingston, Guatemala, med Ladning 12 Dampskibe, dr. 8 488 Tons.

Fra Corinto afgik med Ladning 2 Seilskibe, dr. 1 593 Tons, og fra San José 1, dr. 830 Tons. Nærmere Detaljer har det ikke været muligt at skaffe. Dampskibene gik alle tilbage til New York med Bananer, Kokosnødder, Zarsaparilla, Kvarts, Kaffe og andre indenlandske Produkter.

S. Ascoli.

---

## Guayaquil.

Der ankom 2 norske Seilskibe, dr. 664 Tons, med Ladning. Bruttofragt frcs. 51 500. Begge afgik til fremmede Lande i Ballast.

---

## Leith.

*Indberetning dateret 21de December 1892.*

I Anledning af det Kongelige Departements Skrivelse af 22de f. M. No. 45, indeholdende Paalæg om at tilveiebringe nærmere Oplysninger om Udførsel fra Skotland af Bord, skaaret af Træløst fra Norge og Sverige, giver man sig den Ære at anføre:

Forinden der i Norge og Sverige endnu fandtes tilstrækkelige Maskinerier til Forædling af Træløst i saadan Udstrækning, som forskjellige Markeder, især det australske, krævede, overførtes der til Skotland ikke ubetydelige Kvantiteter Battens, hvoraf der tilberededes Bord, der udførtes især til Australien, en Forretning, som udviklede sig ganske betydeligt, og fortsattes selv efterat Træløstfabrikationen i Skandinavien havde opnaaet lige Fuldkommenhed som Udlandets. Som Grund hertil nævnes dels den Omstændighed, at endel af de skotske Exportører, navnlig et meget stort Firma i Montrose, havde paa det australske Marked tilvundet sit Produkt et meget godt Navn, dels de Fragtfordele, flere Firmaer havde, derved at Lasten overførtes til Australien som Fyldingslast med de i sin Tid fra britiske Havne udexpederede store Stykgods-Skibe for en væsentlig billigere Fragt end de gjældende Sats. Imidlertid, da senerehen hele Skibslad-



ninger af høvlet og saget Last i større og større Antal afsendes direkte fra Norge og Sverige, og Fragterne bleve lavere, samtidigt som det færdige Produkt i mange Tilfælde endog var bedre end det i Skotland tilberedede, kunde ikke de skotske Exportører længere konkurrere paa det australiske Marked, og i de seneste Tider er, saavidt Konsulatet bekjendt, Montrose den eneste Havn i Skotland, hvorfra der udføres Bord, skaaret af Træløst fra Norge og Sverige.

Efter Opgave fra de forenede Rigers Vicekonsul paa sidstnævnte Sted indførtes dertil af Planker, Battens og sagede Bord:

	i 1888 . . . .	13 695	Standards
	- 1889 . . . .	14 472	—
	- 1890 . . . .	12 423	—
	- 1891 . . . .	9 205	—
	- 1892 . . . .	3 526	—
og udførtes derfra:			
	i 1888 . . . .	5 988	Standards
	- 1889 . . . .	5 382	—
	- 1890 . . . .	6 052	—
	- 1891 . . . .	2 044	—
	- 1892 . . . .	918	—

I. W. Torn e.

## Hamburg.

*Indberetning dateret 23de December 1892.*

I min sidste Aarsrapport af 16de April d. A. havde jeg den  re at indberette, at det norske Dampskib „Nordkap“ af Fredriksstad, drægtigt 370 Registertons, og forsynet med Fryseapparat, i Begyndelsen af dette Aar ankom fra det nordlige Norge til Altona med en Ladning frossen Hyse (4 000 Centner) for at forsøge at faa denne nye Vare indført paa det tyske Marked. Fisken havde holdt sig godt, men det lykkedes dog paa Grund af Sagens Nyhed ikke at faa solgt den hele Last, og Fartøjet var nødt til at forseile til Holland, for der at sælge Resten.

Et nyt Forsøg er nylig blevet gjort, idet „Nordkap“ i forrige Maaned atter ankom til Altona med en Ladning frossen Hyse fra Vadsø (ca. 3 000 Centner). Resultatet var denne Gang langt gunstigere, idet det i Løbet af ca.  $\frac{1}{2}$  Maaned lykkedes at faa Lasten solgt; Salgsprisen var ca. 11 Pfennig pr. Pund. „Nordkap“ er atter gaet til Vadsø og ventes hid i Februar med en ny Ladning frossen Fisk.

Da frossen Fisk hidtil har været en ganske ukjendt Vare her i Landet, forekommer det mig, at man i Betragtning af de store Vanskeligheder, der er forbundet med at faa nye Varesorter og specielt nye Fødemidler indførte, har Grund til at være fornøjet med det gjorte Forsøg, selv om det endnu ikke har medført nogen Vinding. Disse Forsøg synes mig at give et Fingerpeg, i hvilken Retning vor Fiskeribedrift bør udvikles. Kun gjennem Export af fersk Fisk vil denne Bedrift kunne faa den Udvikling, som den paa Grund af vort store Havomraade er modtagelig for; baseret paa Tilvirkning og Export af saltet og tørret Fisk vil den ikke kunne naa nogen synderlig større Udvikling, end den nu har.

**Forbruget af fersk Fisk i Europa tiltager stadig.** For Storbritannien og Irlands Vedkommende opgaar Værdien af den Fisk, som fortæres i fersk Tilstand, til flere Millioner Pund Sterling. Den Lethed, hvormed den svenske ferske Sild om Vinteren har fundet Indgang paa det tyske Marked, vil vise Tysklands voxende Behov for fersk Fisk, naar den kan leveres i en frisk Tilstand.

Naar fersk Fisk dog endnu ikke paa langt nær har kunnet indtage den Plads som Næringsmiddel, som den synes berettiget til, saa ligger Grunden deri, at man ikke har forstaaet paa en let og billig Maade at transportere den i holdbar Tilstand paa større Afstande. Netop paa dette Punkt ligger Betydningen af „Nordkap“s Forsøg, idet disse har vist os, at det er muligt at levere en god og sund Vare, Maaneder efterat den er fanget. Herigjennem vil det kunne lykkes at holde et Marked langt borte fra Fangststedet regelmæssig forsynet med fersk Fisk til enhver Tid; denne vil da blive et langt almindeligere Fødemiddel, end den nu er, da Fisket er periodisk og afhænger af saamange mere eller mindre tilfældige Omstændigheder, og da Transporten og Opbevarelsen af fersk Fisk frembyder saamange Vanskeligheder.

Det er meget muligt, at den frosne ferske Fisk ikke vil være saavelsmagende som nylig fangne Fisk. Men man maa erindre, at det her ikke gjælder om at levere den fineste Vare i sin Art, men om at levere Masser af en sund og god Vare, bestemt til at afgive en billig Næring for de brede Befolkningslag. Dette er netop Tilfældet med den ferske svenske Sild, der gaar til Fabrikdistrikterne, fornemmelig Sachsen, hvor den i store Kvanta forbruges af Arbejderklassen.

De gjorte Forsøg er kun en Begyndelse, der viser Muligheden af en Masseleverance af fersk Fisk; hvis Sagen skal have nogen Fremtid for sig, maa der oprettes Frysedepoter paa den norske Kyst i Nærheden af Fangststederne, saaledes at Transportskibene hverken behøver at vente paa Fangsten eller paa Afsætningen. Det følger af sig selv, at en Vare, der som denne maa være billig, vanskelig taaler de store Omkostninger, der er forbundne med Transportskibenes længere Henliggen paa Losse- og Ladested.

Vistnok vil altid Udlandet blive vort største Marked for frossen fersk Fisk; men dette hindrer ikke, at man ogsaa hjemme hos os selv maatte kunne finde Afsætning for den, og at vor egen Befolkning burde kunne nyde godt af dette sunde og billige Fødemiddel. Intet vilde være rimeligere, end at vi i vort eget Land begyndte at benytte den frosne Fisk som et almindeligt Fødemiddel, og at der f. Ex. oprettedes et Frysedepot i Kristiania, hvor den ferske Fisk er altfor dyr for de arbejdende Samfundslag. Et saadant Frysedepot vilde, om det virkede med Held, kunne tjene til et Exempel for det øvrige Europa, og give Stødet til Oprettelsen af lignende paa andre Steder.

Det maa tilslut fremhæves, at ligesom lang Tid optoges af Forsøg, før Australerne, der nu sender saa store Kvanta frossent Kjød til England, lærte at kjende de nærmere Omstændigheder ved Frysningen af de forskellige Kjødsorter, saaledes vil det formentlig ogsaa for os maatte anstilles en Række Forsøg, før vi lærer at fryse forskellige Fiskesorter under Hensyntagen til hver enkelt Beskaffenhed, og før vi forstaaer at indrette vore Fryseapparater saa praktiske og saa billige som muligt.

A. Bødtker.

